The

Robert E. Gross
Collection

A Memorial to the Founder
of the
Lockheed Aircraft Corporation

Business Administration Library
University of California
Los Angeles

MEMORIAS HISTÓRICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO Y ARTES DE LA CIUDAD DE BARCELONA

ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU (1742-1813)

Retrato al óleo que preside la Sala del Consulado de la Casa Lonja de Mar, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona

ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU

MEMORIAS HISTÓRICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO Y ARTES DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA

REEDICIÓN ANOTADA

Prólogo del
EXCMO. SR. D. FÉLIX ESCALAS CHAMENÍ

Introducción y notas
por
E. GIRALT Y RAVENTÓS

Revisión documental
por
C. BATLLE Y GALLART

VOLUMEN I

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN
DE
BARCELONA
1961

N.º Registro. B. 512 - 61 Depósito legal, B. 14.723 - 1961

Editorial Teide de Barcelona ha cuidado de la tipografía y de la realización de esta obra.

Gross Collection
Bus. Adm. Lib.

PRÓLOGO

del

EXCMO. SR. D. FÉLIX ESCALAS CHAMENÍ
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona

1514021

UNA sugerencia, cordialmente acogida por la Presidencia de esta Cámara, formulada por el Centro de Estudios Históricos Internacionales de la Universidad de Barcelona, y en su nombre por el que fue su ilustre Director el malogrado y eminente historiador Doctor D. J. Vicens Vives, destinada a subsanar la falta de conmemoración del segundo centenario del nacimiento de D. Antonio de Capmany y de Monpalau y fundada en la calidad inapreciable del monumento histórico que legó a la posteridad sobre el desarrollo del comercio barcelonés en tiempos pasados y que constituye una obra inasequible a los estudiosos nacionales y extranjeros, motivó el acuerdo adoptado, a propuesta de la Mesa, por el Pleno de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, por virtud del cual se confió a la Comisión Administrativa el estudio de la posibilidad y conveniencia de reeditar por cuenta de la Cámara la famosa obra de Capmany titulada «Memorias Históricas sobre la Marina, el Comercio y las Artes de la antigua ciudad de Barcelona». De conformidad con lo propuesto por dicha Comisión, en su dictamen, podemos hoy ofrecer la edición que sigue a estas líneas, no limitada a una simple transcripción del original, sino fruto de un paciente y minucioso trabajo de comprobación y de investigación realizado bajo la dirección del Dr. Vicens Vives por su selecto equipo de colaboradores de indiscutible competencia.

La Cámara, al adoptar el acuerdo expresado, no ha hecho sino mantenerse fiel a su tradición y al espíritu heredado de la antigua y Real Junta de Comercio de Barcelona, en virtud del cual, como aquella memorable Institución, además de preocuparse fundamentalmente de los temas económicos de vital interés para los elementos por ellas representados, se ha

inspirado siempre en un constante afán de mantener y avivar por encima de los factores materiales, el recuerdo ejemplar de los valores espirituales que exaltan la gloriosa tradición histórica y mercantil de Barcelona.

Con este ánimo, no sólo ha reunido en su Biblioteca más de 38.000 volúmenes especializados sobre materias mercantiles y náuticas, sino que además, siguiendo la inspiración del que durante tantos años ha sido para honra de esta Corporación su Secretario General, el Excmo. Sr. D. Bartolomé Amengual y Andreu, constante paladín del fomento y desarrollo de la cultura económica y mercantil, ha concedido becas y subvenciones, creó unas enseñanzas de alta cultura comercial que confió a ilustres profesores; ha publicado libros, entre ellos «La Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona», por Ángel Ruiz y Pablo; «Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII», por Federico Rahola; «Los Métodos Comerciales de Barcelona en el siglo XIII», por André Sayous; «Un pensionado de la Antigua Junta de Comercio de Barcelona: Orfila», por Miguel S. Oliver; con muchas otras de carácter técnico y aportaciones a Congresos nacionales e internacionales.

Se aparta del objeto de estas líneas el comentario del valor histórico y científico de la obra que la Cámara acerca a los estudiosos, así como la definición y el elogio, reservado a plumas más autorizadas, de la insigne personalidad de D. Antonio de Capmany y de Monpalau, Secretario Perpetuo de la Real Academia de la Historia e Individuo de Número y Miembro de las Academias de Bellas Artes de Sevilla y de Barcelona.

Pero sí es grato consignar la satisfacción de la Cámara por rendir este homenaje a una de las más grandes figuras de la vida científica y literaria de España, a quien debe Barcelona la conservación de un tesoro histórico de inapreciable valor; así como también por presentar junto a su glorioso nombre el del preclaro profesor Vicens Vives que, con el legado de sus obras puede en cierto modo considerarse como continuador, con nuevos métodos, de la labor de investigación y de exposición iniciada por Capmany.

A los dos tomos en un principio proyectados se ha añadido otro en que se reproduce el texto del Consulado del Mar, no sólo por su estrecha relación con el nombre del noble edificio en que esta Cámara tiene su sede, sino también porque junto con las teorías filosóficas de Ramón Llull y las sabias doctrinas de san Ramón de Penyafort, constituye una prueba fehaciente de la fuerza expansiva del espíritu ecuménico que ha culminado en egregias figuras de nuestra Historia.

Ya que la prematura muerte de Vicens Vives nos ha privado del prólogo con que tenía que encabezar esta publicación, será bueno recordar, para recomendarlas a la consideración de los lectores, unas frases suyas encontradas entre sus papeles, después de su muerte, en las cuales recomienda «que pensis més en tot allò que hem construït i ens ha fet grans, que no pas en les coses que ens han estat imposades a desgrat, per l'atzar del temps»; «que no rebutgis l'esperit de progrés ni menystinguis l'herència dels teus pares».

Con este espíritu ha procedido y actuado siempre esta Cámara: amor y veneración al pasado en la parte que ennoblece a nuestro pueblo; atención cuidadosa y constante a las agitadas pulsaciones de la actual vida económica llena de problemas y complejidades, y mirada tendida hacia el futuro, con el anhelo de contribuir a la formación de una juventud que, sin olvidar los ejemplos de la Historia y las glorias pretéritas, pueda con la necesaria preparación cultural, afrontar todos los peligros que acaso deriven de la caótica situación del mundo, y asegurar, sin mengua de los ímpetus propios de la edad, la sosegada y firme continuidad de nuestra Historia.

INTRODUCCIÓN

por

E. GIRALT Y RAVENTÓS
Profesor de la Universidad de Barcelona

Introducción

La institución que a finales del siglo XVIII representaba en Barcelona más genuinamente los intereses espirituales y materiales de Cataluña — la Junta Particular de Comercio — patrocinó y editó las dos más importantes obras históricas de Capmany. Han transcurrido casi dos siglos desde que el ilustre historiador entró en contacto con la Junta, pero las obras que van unidas a ambos nombres no han perdido valor. Las investigaciones históricas y sociológicas de Capmany se han mantenido en continuada presencia en el mundo cultural, han ejercido un hondo influjo en toda la historiografía catalana posterior, y tampoco han envejecido para la historiografía universal. Por ello, las Memorias históricas *y el* Libro del Consulado *han sido en todo tiempo muy buscados y la aparición de unos ejemplares en el mercado librero se ha ido convirtiendo en una rareza cada vez mayor. Por otro lado la misma monumentalidad de aquellas obras hacía difícil realizar una segunda edición, tanto por las dificultades de orden intelectual que planteaba como por la ardua empresa editorial y el sacrificio económico que ello significaba. Sólo una institución barcelonesa con vocación altruista, como en su tiempo lo fue la Junta de Comercio, podía afrontar tal cometido en desinteresado servicio a la cultura del país. Y esa institución no podía ser otra que la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, consciente continuadora — desde su instauración en 1886 — de la labor de la antigua Junta, y que, como ella, cuenta con una tradición de mecenazgo y de patrocinio de investigaciones históricas, sociológicas y económicas.*

Esta tradición, unida a la feliz coincidencia de celebrarse en este año el LXXV aniversario de la fundación de la Cámara y de conmemorarse por

estas fechas el segundo centenario de la creación de la Junta — que aunque erigida en 1758 no debe considerarse como definitivamente constituida hasta la Real Cédula de 1763 — han motivado que la Mesa y el Pleno de aquélla hayan querido conmemorar tan señaladas efemérides con la reedición de las famosas Memorias históricas *y del* Libro de las costumbres marítimas. *Una vez confiada la labor científica de esta reedición al Centro de Estudios Históricos Internacionales de la Universidad de Barcelona, su Director, el inolvidable profesor Dr. Jaime Vicens Vives, encomendó a la señorita Carmen Batlle el cotejo de la* Colección diplomática, *y al que firma estas líneas la revisión del texto y su comentario bibliográfico. De esta forma, a la vez que la Cámara celebraba dignamente aquellas conmemoraciones, se rendía el mejor homenaje al gran historiador del comercio catalán y a la institución barcelonesa que hizo posible su aparición.*

La presentación en facsímil, sola o acompañada de un repertorio bibliográfico moderno, hubiera colmado las necesidades del mercado, pero no las exigencias científicas que el Dr. Viceas Vives había señalado, y que la Cámara no sólo comprendía sino que estaba también dispuesta a satisfacer. Se quería que la reimpresión de las Memorias *significase un progreso respecto de la edición primera y que incluyera los mejores logros y realizaciones alcanzados por la historiografía desde la época de Capmany hasta nuestros días. Y tales fines no podían conseguirse sin una cuidada revisión del* corpus documental *y sin una intensa labor de compilación y comentario bibliográficos.*

De acuerdo con estas directrices se sentó el criterio de presentar las Memorias históricas *tal y como es presumible que hubieran salido de las manos de Capmany en el caso de imprimirlas hoy. Es decir, conforme a las normas que están actualmente en vigor en la erudición histórica y en la edición de trabajos científicos.*

La veneración que inspira la obra clásica de Capmany nos impuso un escrupuloso respeto hacia el texto de las Memorias. *Nada fundamental ha sido variado. Las únicas modificaciones de importancia han sido la unión de los tomos I y III para integrar el primer volumen de la presente edición, y la formación de una sola* Colección diplomática *y una sola serie de* Apéndices *que junto con la compilación bibliográfica y los índices formará el segundo volumen.*

La integridad de la obra ha sido mantenida excepto en los casos del Catálogo de familias catalanas nombradas en la Colección diplomática,

del Vocabulario de algunas palabras del latín bajo *y del* Diccionario de algunas voces catalanas, *insertos en el tomo II y que en total suman 13 páginas. Se ha omitido también el* Vocabulario de algunos nombres latinos así apelativos como geográficos y significativos de oficios, *publicado en las páginas XXV-XXXIV del tomo IV, a continuación del prólogo. Por su carácter marginal y en modo alguno exhaustivo, estos breves glosarios eran totalmente superfluos en una edición como ésta que cuenta con completos índices onomásticos y topográficos.*

La fidelidad al texto literario original ha sido rigurosa. Incluso la ortografía ha sido respetada. Las únicas salvedades la constituyen la acentuación, modificada de acuerdo con las normas actuales, y los signos de puntuación, cuyo prolijo empleo no siempre favorecía la claridad del texto.

En cuanto al aparato crítico sólo desde un punto de vista exclusivamente formal ha sido variado. Ello ha sido necesario por exigencias tipográficas derivadas de la nueva compaginación y distribución de los tomos, de la unificación de las Colecciones diplomáticas *y de las series de* Apéndices, *y también para acomodar las citas documentales a la signatura o cota de los archivos según su ordenación actual. Por último, se ha unificado la forma de citar abreviadamente los títulos de las obras y los nombres de los autores, forma que en la edición original aparecía un tanto descuidada e irregular.*

A base del aparato crítico y de las obras citadas en el texto o en los Apéndices de notas varias *se ha reunido y ordenado alfabéticamente la bibliografía que Capmany utilizó para la redacción de las* Memorias. *Tal compilación bibliográfica, no incluye algunas obras de Ovidio, Virgilio, Cicerón y de otros autores clásicos cuyos nombres esmaltan algunos pasajes de la obra, pero cuyas obras no fueron directamente utilizadas.*

Este trabajo de compilación, el cual nos ha impulsado el deseo de hacer ostensible la erudición y el esfuerzo bibliográfico llevado a cabo por Capmany, no ha estado exento de riesgos y de dificultades: unas veces ocasionadas por error en la grafía del nombre del autor, otras por deficiencias en el título de la obra. Mayor — e insoluble en muchos casos — ha sido el problema de identificar la edición de que se valió Capmany en libros que por ser clásicos en la historiografía o la erudición histórico-arqueológica habían sido objeto de múltiples ediciones ya a finales del siglo XVIII. Cuando por cualquier motivo la edición utilizada no ha podido ser identificada, se ha incluido simplemente el título de la obra en la lista bibliográfica o se ha puesto la referencia de la edición princeps *o de la más cercana a la*

época de Capmany. A pesar del esfuerzo realizado, algunas obras han quedado por identificar.

En la presente edición el aparato crítico original va doblado, en algunos casos, de otras notas también a pie de página precedidas de un asterisco (*). Corresponden a observaciones referentes al texto, o a referencias bibliográficas de obras que tratan los mismos asuntos que Capmany estudia en aquella parte de las Memorias. *Tales notas podrían ser mucho más numerosas si se hubiese pretendido polemizar con Capmany o vaciar todos los datos contenidos en la extensa bibliografía acumulada en casi dos siglos de cultivo histórico. Una cosa y otra habría significado rehacer el libro o redactar otro nuevo, lo cual estaba fuera de nuestro propósito y más allá de nuestro alcance. Por lo tanto, las notas referentes a aseveraciones contenidas en el texto original se han limitado a llamar la atención de lo que son manifiestos errores tipográficos,* lapsus *en la cronología o deficiencias en la información bibliográfica del autor, como en el caso de la alusión a las primeras ediciones del* Llibre del Consolat. *Las notas relativas a la bibliografía moderna recogen en general aquellos títulos que se consideran indispensables para una futura reelaboración del tema. La compilación y selección bibliográfica — que aparece publicada in extenso al final de las* Memorias *— se ha hecho teniendo especialmente en cuenta aquellas obras que contienen una aportación documental o aquellos estudios que resumen el estado actual de la investigación. Además, la necesidad de dar la referencia de los autores que han publicado documentos de la* Colección diplomática *de las* Memorias *— como Swift, Mas-Latrie, Huici, Benavides, Giménez Soler, y el propio Capmany, para citar sólo los más antiguos — y la conveniencia de rastrear la huella de Capmany en la historiografía catalana posterior, ha obligado a citar muchas obras que no tendrían que figurar en la expresada bibliografía por estar ya superadas o por ser notoriamente anticuadas. Por otro lado, la dispersión temática de las* Memorias *y de los* Apéndices *— todo el ámbito europeo y en especial el Mediterráneo, toda la historia política, naval, económica e institucional de Cataluña hasta fines del siglo XVII, y numerosos temas de la historia española o de la Corona de Castilla — y la proliferación de artículos minúsculos pero en relación directa con determinados puntos estudiados por Capmany, han hecho muy nutrida esta bibliografía.*

En ciertas ocasiones hemos puesto alguna nota referente a fondos documentales que harían posible la ampliación de algunos puntos de las Memorias, *o relativa a fondos que si bien fueron utilizados por Capmany han*

sido destruidos posteriormente o no se han podido localizar. Figuran también en nota sendas noticias alusivas a publicaciones de fuentes que permanecían inéditas en la época de Capmany.

Numerosos capítulos y epígrafes del tomo I han sido referidos a otros tantos del III que versan sobre idénticos temas, pues, como es sabido, las dos etapas en que fueron redactadas las Memorias *obligaron a su autor a tratar dos veces los mismos temas — Marina, Comercio y Artes — con casi idéntica estructuración de capítulos.*

Respecto a las Colecciones diplomáticas *— cuya revisión ha sido obra personal de la señorita Carmen Batlle — ya se ha dicho que en la presente edición figuran reunidas en una sola, ordenada y numerada cronológicamente. Al refundirlas hemos creído facilitar el trabajo de quienes en el futuro manejen este libro, e interpretar al mismo tiempo el sentir del propio Capmany cuando decía que los tomos II y IV «deven formar un solo cuerpo». Para facilitar la consulta y el rápido hallazgo de documentos citados según la antigua edición se ha dispuesto una tabla de equivalencias entre aquella numeración y la que corresponde a la nueva* Colección diplomática.

Los documentos publicados por Capmany han sido cotejados con sus respectivos originales y figuran en esta edición con las cotas y signaturas actuales. De las 486 piezas que integran la Coleción diplomática *tan solo 22 no han podido ser revisadas por falta de localización de los documentos. La mayor parte de éstos procedía del Archivo del Consulado — el más disperso y perjudicado de los archivos barceloneses en que trabajó Capmany — o de la serie de Cartas Reales del Archivo Histórico Municipal, serie que está en curso de reorganización y de la cual sólo podían consultarse las correspondientes fotocopias. Estos 22 documentos mantienen la antigua signatura en la nueva* Colección diplomática. *Las transcripciones documentales no compulsadas serían muchas más si no hubiese sido posible recurrir con frecuencia a los registros de Cancillería del Archivo de la Corona de Aragón o a los borradores del Archivo del Consulado, en sustitución de las cartas originales que no se encuentran entre la documentación de las instituciones destinatarias.*

La labor de identificación o localización topográfica de las signaturas antiguas — designadas por armarios, estanterías, sacos, etc. — no ha sido nada fácil, sobre todo cuando se trataba de series distintas de las más habitualmente consultadas de los archivos de la Corona de Aragón o del Histórico Municipal.

Tal cotejo ha servido para aquilatar la fidelidad de la transcripción hecha por Capmany o por los amanuenses a su servicio, cuyas normas — expresadas paladinamente en los prólogos de los tomos II y IV — discrepan algo de las actualmente en vigor en el campo de la erudición histórica. En primer lugar, han resultado modificadas muchas fechas pues quienes copiaron los documentos no tuvieron en cuenta el sistema de datación según el año de la Encarnación. Además, en la antigua Colección diplomática *la fórmula de datación aparece casi invariablemente uniformizada mediante la expresión «anno a Nativitate Domini», y con el empleo de numerales ordinales, aunque aquella expresión no constara en el documento y éste tuviera la fecha indicada en cifras romanas.*

Se han devuelto a las piezas documentales latinas las incorrecciones gramaticales que tanto molestaban a los hombres de formación clasicista como Capmany.

En los textos catalanes el Barchinona *del original ha reemplazado al amañado* Barcelona *de la primera edición, así como la anarquía ortográfica documental ha sustituido a la uniformidad que le impuso el célebre historiador. Los escasos documentos castellanos fueron objeto de parecidos retoques, que han sido igualmente eliminados en la presente edición.*

En la nueva Colección diplomática *van en cursiva las palabras que se añaden y que sustituyen a las suprimidas por ser de transcripción incorrecta o de simple añadidura, aunque en algunos casos se ha mantenido la lectura errónea escribiéndola entre paréntesis rectos. Asimismo, se ha suprimido la cursiva introducida por Capmany para subrayar el interés de determinadas frases o palabras, y se ha racionalizado el empleo de las mayúsculas y de los signos de puntuación.*

Siguiendo ya la pauta dada por Capmany, se han abreviado en general las intitulaciones de los documentos. En cambio, se han añadido las frases escritas al dorso de las cartas, pues en muchos casos indican su fecha.

Cuando alguno de los documentos ha sido publicado de nuevo por historiadores posteriores a Capmany, se ha dado de ello la oportuna referencia bibliográfica.

La Colección diplomática *aparece reimpresa en toda su integridad, con la sola excepción de la traducción castellana del documento XXV del tomo IV que ha sido suprimida, y de los documentos LXXXIII y CXXI del mismo tomo que son repetición del XCIII y del CLXV del tomo II, todos los cuales figuran respectivamente con los números 87, 213 y 241 en esta edición.*

No podríamos terminar estas líneas de introducción a las Memorias históricas *sin dedicar un respetuoso recuerdo al Dr. D. Jaime Vicens Vives, tan vinculado a esta obra, ni tampoco sin agradecer al Pleno de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona la alteza de miras con que ha patrocinado la reedición. Por sus desvelos y por los constantes estímulos que de ellos hemos recibido, somos especialmente deudores hacia D. Félix Escalas Chamení y D. José Morro Cerdá, Presidente y Secretario general, respectivamente, de la Cámara. Nos complace también poner de relieve el esfuerzo y la eficiencia técnica con que Editorial Teide ha secundado nuestra labor, y los consejos siempre oportunos de D. José Porter.*

Sería asimismo injusto no dar aquí testimonio de la amable y eficaz colaboración del archivero D. José Serra Rosselló en el trabajo de localizar innumerables documentos del Archivo Histórico Municipal, y no hacer constar la inapreciable información bibliográfica facilitada en temas de su respectiva especialidad por los señores Ainaud de Lasarte, Durán y Sanpere, Gubern, Juretschke, Madurell, Romano, Rubió y Balaguer, Rubió y Lois, Vernet, y Watson: para todos ellos y para cuantos amigos y colegas nos han favorecido con su ayuda o su consejo, nuestra más reconocida gratitud.

E. GIRALT Y RAVENTÓS

Barcelona, julio de 1961.

MEMORIAS HISTÓRICAS

TOMO I

MEMORIAS
HISTORICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO Y ARTES
DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA

PUBLICADAS

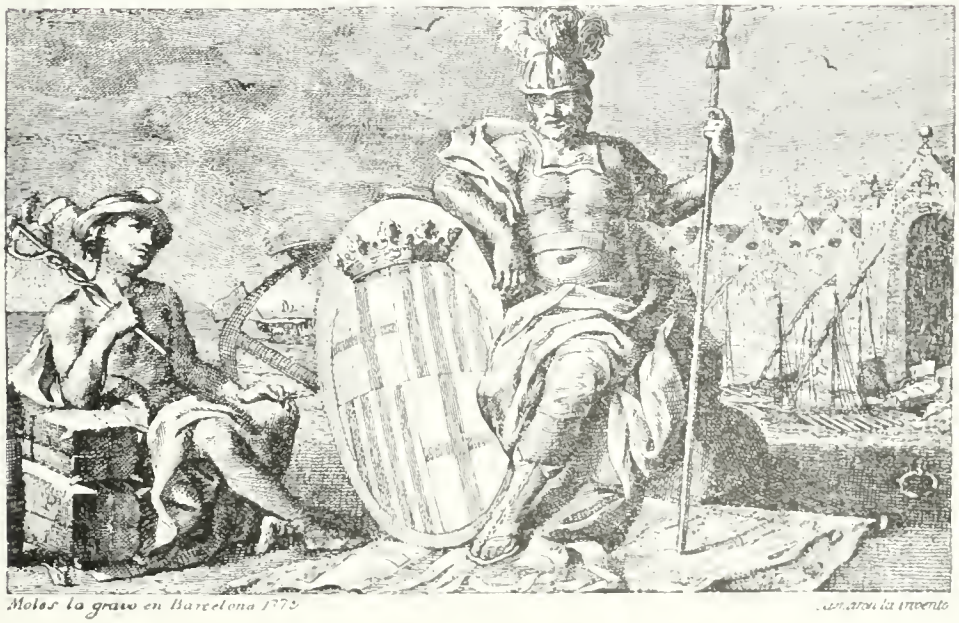
POR DISPOSICION Y A EXPENSAS DE LA REAL JUNTA Y CONSULADO DE COMERCIO DE LA MISMA CIUDAD

Y DISPUESTAS

POR D. ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU

individuo de la Real Academia de la Historia y de la de Buenas Letras de Sevilla

URBS ANTIQUA FUIT .. DIVES OPUM STUDIISQUE ASPERRIMA BELLI. *Virg. Æneid.*

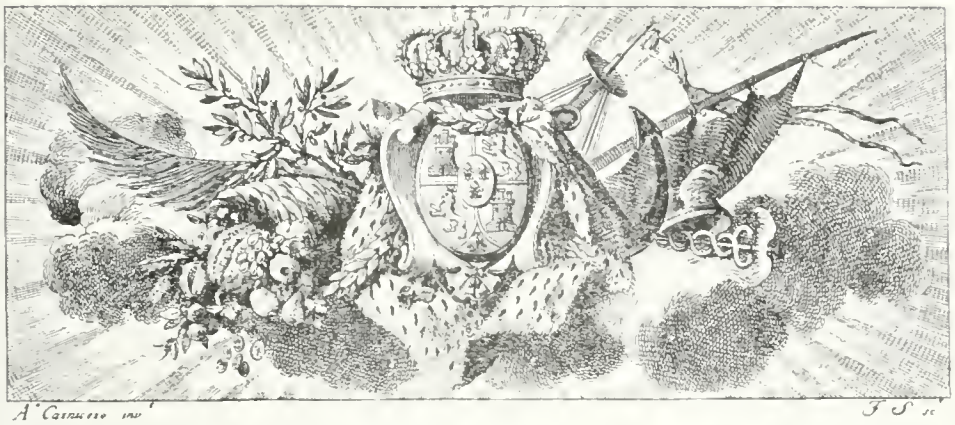


MADRID

EN LA IMPRENTA DE D. ANTONIO DE SANCHA

MDCCLXXIX

CON LAS LICENCIAS NECESARIAS



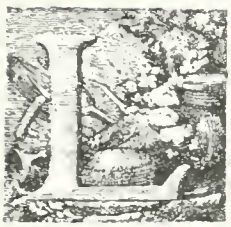
SEÑOR

ENTRE los grandes beneficios que V. M., usando del supremo poder de hacer felices a los hombres, ha dispensado a Barcelona, se deben colocar la erección de la Junta de Comercio y el restablecimiento de su antiguo Consulado. La justicia, pues, y la gratitud consagran hoy a su augusto fundador la Historia de la floreciente marina, comercio y artes que poseyeron los Catalanes en los siglos pasados, y han recobrado en éste con nuevas ventajas gozando del fruto de las excelsas virtudes de V. M., ocupado siempre en promover la gloria y prosperidad de sus vasallos. Dígnese V. M. admitir este obsequio, dictado por la fidelidad y el reconocimiento de toda una Provincia; ya que se ha dignado acoger benigno baxo la sombra de su sagrado nombre estas Memorias, que tiene la honra de poner a sus Reales pies con la más profunda veneración

SEÑOR

Antonio de Capmany.

Prefación



A Real Junta de comercio de Barcelona, cuyo establecimiento tiene por basa el fomento de la agricultura, de la industria y del tráfico del principado de Cataluña, después de haber contribuido para el adelantamiento de estos tres ramos de la felicidad pública con todos los auxilios a que han podido alcanzar sus caudales, sus luces y desvelos, creyó que, al paso que trabaxaba en la perfección de la náutica, progreso de las fábricas y buen gusto en todas suertes de artes, sería conforme a los fines de un cuerpo patriótico y al espíritu de su mismo instituto, idear un medio nuevo de arraigar la aplicación y excitar el celo del bien común entre los naturales de la provincia, proponiéndoles, además de los premios pecuniarios que hasta hoy ha derramado con mano generosa, otro estímulo más notable y no menos eficaz, qual es el exemplo doméstico de la actividad y economía laboriosa de sus mayores. No ignoraba la Junta que la narración de los hechos famosos de los antepasados ha sido general móbil, así en las naciones bárbaras como en las cultas, para inflamar la emulación de los guerreros, llevándolos por el camino de la gloria y de los peligros a las más heroicas acciones. Así, pues, con esta experiencia acreditada en todos tiempos y países, está persuadida que contrahiendo la memoria de los sucesos antiguos a la historia política de la patria, podrá encender en los ánimos de los Catalanes aplicados una feliz ambición no sólo de igualar sino de aventajar aun a sus abuelos en gusto, invención e inteligencia. Estos efectos deben con tanta más razón esperarse, quanto las costumbres laboriosas y gran parte de las virtudes civiles que sostuvieron a la industria y al espíritu

mercantil en aquella provincia, se han conservado por una dichosa tradición, para restaurarlos con nuevas ventajas, hasta nuestros tiempos, colmados de gloria y de prosperidad: tiempos venturosos, en que la Providencia, después de haber embiado a este reyno para reanimarlo la augusta familia de Borbón representada en el pío y animoso FELIPE, decretó que fuese colocado en el lugar destinado para los mayores monarcas, esto es, en el trono de las Españas, al mejor de los príncipes, al más tierno padre de sus vasallos, a un héroe en su vida privada y pública, enfin a CARLOS III.

Dirigida por estas loables miras y animada de tan lisongeras esperanzas, concibió la Junta la vasta y no menos ardua empresa de que se reconociesen las antiguas crónicas, así nacionales como estrangeras, y registrasen con cuidadosa prolixidad los archivos municipales de Barcelona, que guardaban desde muchos siglos tesoros tan preciosos como desconocidos de los patricios y estraños: afín de que con el socorro de los más útiles, importantes y auténticos monumentos y noticias se dispusiera una pintura histórica, que representase el estado floreciente que tuvieron en tiempos antiguos la navegación, el comercio y las artes en aquella capital: la opulencia, poder y renombre que ganaron los Barceloneses con su pericia, su valor y su aplicación; y, enfin, el aprecio y distinción pública con que fue siempre mirado el ciudadano activo e industrioso.

Después de tener acopiados los materiales que la novedad o estrañeza del asunto proporcionó a las más prolixas investigaciones, se coordinó una historia económica que abrazase las épocas de la edad media, la más fecunda en sucesos dignos de nuestra memoria e imitación, apoyados en testimonios legales e irrefragables. Los tiempos fabulosos son propios para adular aquellas naciones que quieren entretener su vanidad con ficciones y maravillas. El estado de las cosas y los sucesos, aunque sean los más célebres desde la invasión de los Romanos, pertenecen a la historia general de aquellos señores del orbe; y las revoluciones y catástrofes acaecidas en la decadencia del Imperio hasta su total extinción, tampoco ofrecen hechos dignos de ilustrar la historia económica de ningún pueblo. La dominación de los Godos no dexó monumentos para poder coordinar una pintura del estado de la marina y contratación española. El yugo de los Árabes esclavizó a la nación: mas los hechos de la navegación, artes y tráfico de los vencedores, si se recogiesen por una mano inteligente, compondrían una historia particular, que podría servir de introducción a la de nuestras provincias, especialmente a las meridionales.

La remota antigüedad de estos sucesos, la rareza de ellos, su ninguna conexión con la economía de los tiempos presentes, y mucho menos con las costumbres y carácter de los actuales habitantes, que ni la lengua ni el nombre conservan de los antiguos, la dificultad de tratarlos envueltos en una profunda obscuridad de incertidumbres, contradicciones o tradiciones absurdas: todo esto ha obligado a dar principio a esta obra por los tiempos más claros de la baxa edad, en que las escrituras y los cronistas contemporáneos empiezan a fixar la verdad hasta entonces desfigurada, y en que las naciones modernas comenzaron a formar estados o repúblicas nuevas después de haber sacudido el yugo de los bárbaros.

Esta obra, no menos vasta por la serie de siglos y variedad de cosas que debía comprehender, que difícil de coordinar con la precisión, enlace y unidad, digámoslo así, históricas, ya por lo diminuto de los hechos, ya por la obscuridad de los tiempos y escasez de monumentos en algunas épocas, es enteramente nueva en las tres partes en que se divide su plan, alomenos en las dos últimas; puesto que hasta ahora ninguna nación tiene una historia particular de los principios, progresos y decadencia de su antigua marina, comercio e industria. Sólo la Francia y la Inglaterra han logrado en este siglo la publicación de su historia naval, pero estas obras, fuera de ser su principal obgeto, más la marina militar que la mercante, pasan con tanta rapidez por el período de la baxa edad, y los acontecimientos están tratados tan sucintamente, que desde Carlomagno y Guillermo el conquistador hasta los primeros viajes al nuevo mundo los siglos se suceden unos a otros casi vacíos de hechos con una precipitación asombrosa. Parece increíble que dos grandes monarquías no hayan proveído en el transcurso de seis o siete siglos materia bastante para ocupar la pluma de sus historiadores. Y lo que más admira es, que si no han carecido de materiales para ilustrar esta parte de la historia política, ¿cómo les han faltado escritores, al mismo tiempo que han sobrado para tratar de la marina y comercio de los pueblos antiguos? Acaso será más fácil escrivir de los viages y tráfico de los Fenicios, Lydios, Focences, Rhodios y de otras cincuenta naciones, de que sólo han quedado los nombres para delicia de los eruditos y antiquarios, que investigar con ojos políticos los hechos reales, cuya narración puede tener jueces competentes, y presentarlos con toda la autenticidad que exige la crítica.

Cataluña, por lo que consta en la presente obra, es sin duda la provincia de esta península que ofrece mayor número de sucesos extraordinarios y dignos de toda memoria, así en orden a sus expediciones marítimas como en

orden a los progresos de su economía; pero los pocos que se han publicado hasta hoy han tenido la desgracia de ser tan mal descritos, tan mal observados, tan confusamente recopilados, que forman un horrendo cahos para el lector que busca más la instrucción que las maravillas. Los patricios que emprendieron escrivir crónicas y anales del país en los últimos tiempos, bien fuese pereza de consultar monumentos originales y archivos o ya ignorancia de las partes constitutivas de una historia general, no mostraron la menor curiosidad de ilustrar la parte económica de este género de obras, contentándose con copiar servilmente las patrañas, los prodigios y las victorias con la misma credulidad, extravagancia e insipidez que los autores originales.

No por eso nos lisongeamos de dar una historia completa y perfecta sobre un asunto nuevo, destituido del socorro de otras obras y colecciones que debían haberle subministrado los materiales: conocemos que esta empresa sería vana y temeraria. Así, pues, como se han habido de reconocer y examinar objetos dispersos, inconexos y muy diferentes entre sí, y por consiguiente no ha sido posible unirlos por el hilo de la narración, se ha considerado por más natural y sencillo reducir la inmensidad de hechos esparcidos en más de cien autores distintos, y el prodigioso número de documentos inéditos a un cuerpo de Memorias, cuya composición permite un discurso menos uniforme y seguido así en la correlación y dependencia de los hechos, como en el orden de las materias y sucesión de los tiempos. Las memorias y colecciones de monumentos deben proveer los tesoros a los que se dedican a escrivir la historia de una nación. El historiador, entonces, comparando los tiempos, las costumbres, y las vicisitudes de los gobiernos con una análysis filosófica, se podrá contentar con el mérito de la buena elección de los sucesos más dignos y más importantes, de los quales pueda sacar vivas lecciones para la moral pública y grandes exemplos para la política de los estados. Pero estas combinaciones y reflexiones deben siempre estribar en la verdad y realidad de las cosas para hacer sólida y útil la instrucción: a cuyo fin es de una absoluta necesidad la publicación de las memorias y de las colecciones así de crónicas originales como de diplomas. Por lo que respecta al estylo del historiador, aunque la precisión, el orden y la claridad constituyen un mérito secundario, no dexan éstas y otras calidades de grangear, si no una fama inmortal, por lo menos una universal celebridad a sus autores.

En la presente obra, aunque dispuesta baxo la forma y plan de unas Memorias, quando la novedad e importancia de la materia lo permite, o lo

exigen la escasez de los datos, o el vacío y desenlace de la cronología, se ha procurado evitar la aridez de una relación sucinta de los sucesos, a los quales muchas veces por la semejanza que tienen entre sí, ha sido preciso darles alguna variedad en el modo de colocarlos y presentarlos a la atención del lector. En otras partes no sólo se han generalizado las materias con algunas reflexiones preliminares que sirven como de introducción a las épocas más memorables, o a los asuntos nuevos e importantes; sino que muy amenudo se ha amenizado la narración con varios rasgos brillantes y pintorescos que den vida y colorido al estylo. En quanto a las calidades de éste, no se ha escogido ningún género, porque el más propio para los escritores es el que cada uno posee; y son los más felices aquellos que saben templarlo y acomodarlo o al asunto que deben tratar, o al fin que se proponen.

El fin principal en esta parte ha sido hacer la presente obra inteligible y agradable al político, al literato y al hombre de gusto, al ocupado y al ocioso. El título de *Memorias* casi siempre presupone desorden, desaliño, pesadez, repeticiones; en una palabra, todo quanto es capaz de engendrar fastidio: porque hasta hoy hemos tenido la desgracia de que la experiencia así lo haya acreditado. No todos leen con los ojos avaros del antiquario, ni con el ansia del erudito sediento de noticias recónditas y peregrinas: esta especie de lectores devorarán grandes libros aunque se presenten en forma de inventario, derrotero o almanake. Con este motivo se ha procurado, en quanto ha sido compatible con la naturaleza de esta obra, despejar el discurso y limpiar la elocución de tales defectos. Al mismo tiempo se ha descargado el cuerpo de la narración de todas aquellas observaciones, advertencias, cálculos y explicaciones que deben necesariamente acompañar a los escritos de esta casta, cuyas continuas digresiones cortan el curso de la narración, trastornan su orden natural y desfiguran el estylo. Todas estas glosas, definiciones e ilustraciones que enriquecen y dan nueva claridad a los hechos y a las cosas, que sin este socorro quedarían tal vez obscuras, dudosas o poco inteligibles, se han colocado en forma de notas al pie del texto principal. Para la explicación e ilustración de aquellos lugares de la obra que exigen más largas noticias o comentos más prolixos, se ha formado un cuerpo a parte con el título de *Apéndice de algunas notas*, inserto al fin del segundo tomo, que comprehende la colección diplomática de las piezas y documentos justificativos de toda la obra *. Por medio de estas precauciones las presentes

* En la presente edición los *Apéndices de algunas notas* del vol. II de la edición original figuran al final de la obra, seguidos de los *Apéndices* del vol. IV.

Memorias guardan en cierto modo el discurso, unidad y composición narratorias de una historia, ya que no pueden encadenar por una inmediata dependencia las diferentes materias, ni ceñirlas todas a un plan general de cronología. Cada una de las tres partes en que se dividen las Memorias, es con propiedad una obra diferente. y cada capítulo una memoria distinta; y aunque cada una forma un cuerpo completo en la materia peculiar que trata, todas juntas componen el systema general de la obra y concurren a su harmonía.

El obgeto principal de estas Memorias fue el antiguo comercio; pero como era necesario explicar sus causas y sus efectos, se encontró que así como las artes le habían dado su movimiento y conservación, así también el poder naval no hubiera podido subsistir sin el tráfico marítimo. Viendo, pues, esta natural dependencia y recíproco enlace que guardan entre sí los tres obgetos, ha sido preciso tratar de ellos en particular distribuyendo la obra en tres partes. La primera comprehende la historia de la antigua marina de los Barceloneses, la segunda la del comercio, y la tercera la de sus artes. Esta colocación se ha dispuesto en un orden inverso, o retrógrado, por decirlo así, atendiendo, para arreglar la preferencia en la coordinación typográfica, más a la calidad de las circunstancias que engrandecen el asunto de cada parte, que a su filiación en el orden social. A la verdad la marina, en cuyo tratado se celebran las expediciones ultramarinas y las victorias de los Serenísimos Reyes de Aragón, la táctica naval y sus antiguas ordenanzas, ha parecido que debía llevar el primer lugar de la obra; puesto que es asunto más noble y digno la conquista de las Islas Baleares y de la Sicilia, que la creación del gremio de los herreros y la análysis de sus estatutos. La misma razón ha hecho colocar el tratado del comercio primero que el de la industria y oficios.

Aunque el título general de estas Memorias anuncia particularmente la historia económica de Barcelona, comprehenden, nobstante, tanta variedad de hechos y de incidentes de la policía general de Cataluña, que con razón se deben considerar como la introducción o el aparato a la historia política del tráfico y navegación de los antiguos moradores de aquel principado; y aun se puede adelantar, casi de todas las provincias marítimas de España, y de muchas del resto de Europa que encontrarán aquí noticias y monumentos muy curiosos para ilustrar sus hechos nacionales.

LA PRIMERA PARTE, que comprehende la antigua marina, trata de las primeras navegaciones de los Barceloneses desde el siglo XI; de su pro-

greso y adelantamiento en los tiempos posteriores: de la fama y respeto que adquirió su pabellón sobre los mares, así en sus armadas de corso como en las expediciones de la corona de Aragón, que fue superior en fuerzas navales a todas las que conoció la baxa edad: enfin, de las potencias marítimas que tuvieron por competidoras o rivales. En conseqüencia se trata de la antigüedad, fundación y reedificación de las atarazanas de la ciudad de Barcelona, que fueron por muchos siglos el arsenal y principal astillero de la corona, con varias noticias sobre el valor de los buques de remos y de los costos de su manutención. También se da una idea de los diferentes nombres, magnitud y construcción de las embarcaciones más usadas en el mediterráneo en aquellos tiempos, así para las funciones de guerra como para el servicio del comercio. Descríbese igualmente el antiguo puerto de aquella capital comparado con el moderno, explicando su fundación, antigua profundidad, primer plan de su muelle y fondeadero y la importancia de su conservación y mejoramiento.

Después de haber referido las primeras navegaciones de los Catalanes y el poder que adquirieron por medio de ellas, se trata de su marina militar, respetada y temida de todas las demás naciones, preferida por los Reyes de Aragón en las empresas más arduas, y celebrada con singulares elogios por los historiadores estrangeros: y, por consiguiente, se explica su antigua táctica, que les mantuvo en el dominio del mar por espacio de dos siglos. Como las guerras navales entre Genoveses y Aragoneses, que en el siglo XIV establecieron cierto equilibrio entre las potencias del mediterráneo, han merecido un distinguido lugar en las crónicas y anales de aquel tiempo, se trata de propósito esta parte curiosa de la historia política de la baxa edad, con una pintura preliminar del estado de las costumbres militares, de la ordenanza de los combates, de la ferocidad de los combatientes, explicando la causa de ser tan destructivas las guerras del mar. Enfin, se refieren las recíprocas victorias y derrotas que una y otra nación tubieron en sus más célebres batallas y rencuentros de corso, ocasionados por los zelos y rivalidad del comercio. Los armamentos que el común de Barcelona aprestó en distintos tiempos con sus bastimentos propios, o costeó con sus caudales públicos o arbitrios pasageros, forman una de las partes más curiosas de estas Memorias. Allí se trata de las prerrogativas que gozaba la ciudad para alistar sus esquadras, bien fuese para proteger su comercio, o ya para hacer el corso contra sus enemigos: asimismo de la autoridad de que estaban revestidos sus Almirantes, y de las preeminencias de su milicia naval.

Las expediciones de los invictos Reyes de Aragón, dispuestas en forma de compendio cronológico, componen el ramo más brillante de la historia marítima de los Catalanes: porque éstos no sólo se hallaron en todas las grandes empresas, sino que siempre formaron la primera y principal parte de las reales armadas. Aquí se verá quánto contribuyeron para aumentar y sostener las fuerzas y respeto de la corona, la pericia de los Generales, el valor de los combatientes y los generosos servicios de naves y gente de mar que subministraban los reynos de Valencia y Mallorca; no menos que las robustas y animosas tropas y los capitanes insignes que de Aragón salieron para hacer triunfar las armas de sus Reyes en África, Sicilia, Nápoles y Cerdeña. No es menos gloriosa para los Catalanes la singular circunstancia de que casi todas las naciones de Europa se sirvieron de sus socorros navales, no habiéndose ellos jamás valido de fuerzas agenas para combatir y vencer a sus enemigos. Con este motivo se hace una larga enumeración de diferentes reynos y repúblicas que necesitaron de sus buques o marinería, unas veces como auxiliares y otras como estipendiarios. Concluye esta primera parte con la relación histórico-cronológica de los servicios marítimos que hizo la ciudad de Barcelona a los señores Reyes de Aragón por espacio de quatro siglos; y de las singulares gracias y privilegios que mereció de la munificencia y reconocimiento de aquellos príncipes por tales subsidios.

LA SEGUNDA PARTE de estas Memorias abraza varios puntos históricos y políticos del renacimiento del comercio y navegación en occidente, antes de tratar de los diferentes ramos del tráfico marítimo de los Catalanes. Esta será, sin duda, la parte más instructiva, más curiosa y más interesante de toda la obra, y la que se debe mirar como una introducción a la historia mercantil de las naciones modernas: puesto que de todas ellas se leerán aquí noticias y memorias de su antigua policía, de su industria y de las relaciones y mutua dependencia que por medio de la contratación guardaban unos pueblos con otros desde el Báltico hasta el Ponto-euxino.

Las navegaciones de las ciudades mercantiles de la media edad, aunque no atravesasen las inmensidades del occéano ni perdiesen de vista el antiguo emisferio, no desmerecen los ojos de la historia ni la atención del lector. Sin salir de una zona se adquirían grandes caudales, se giraban inmensos negocios. Si los viages eran cortos, principalmente los de levante, las tierras y escalas que se frecuentaban eran famosas; pues todas habían sido reynos o repúblicas célebres de la antigüedad, teatro de las guerras y expediciones de los Fenicios, Griegos, Cartagineses y Romanos; países, enfin, que por

sus instituciones políticas, artes y sabiduría fueron digno asunto a las plumas de los Herodotos, Xenofontes, Plutarcos, Plinios, Diógenes Laercios, Diodoros de Sicilia, etc. Veremos en el discurso de esta segunda parte las comunicaciones que tenían unidas al Asia y al África con el continente de Europa, principalmente las costas de Egypto y las de Berbería, poblada entonces de Árabes activos e industriosos. En la Italia, en la Grecia, en el Asia Menor, en la Syria y el Archipiélago aparecerán antiguas ciudades con sus nombres desfigurados; unas, que renuevan el antiguo que habían borrado las irrupciones de los bárbaros y de los musulmanes: otras, enfin, que mudan su asiento y situación. Después, siguiendo el progreso que hizo la navegación fuera de los límites de las columnas de Hércules, nos conducirá el mismo orden de las cosas a los mares septentrionales. En la Flandes admiraremos la opulencia y la fortuna de unos países que su situación hizo centro, escala y depósito general de las expediciones mercantiles de los pueblos del norte y del medio día, según el estado de la náutica y las circunstancias en que entonces estaban las potencias de Europa. La Inglaterra se nos representará una Isla más temible entonces por sus pyraterías que famosa por su comercio: destituida de industria y de actividad mercantil hasta el siglo XVI, y frecuentada por todos los navíos de aquellas naciones activas, que la provehían de los obgetos de luxo y de comodidad. La Irlanda y la Escocia, por el poco lugar que ocupan en la historia política general de aquellos tiempos, casi se podría creer que hacían entonces el mismo papel que hoy la tierra de Diemen. La Rusia era bárbara y poco conocida: los Daneses y Suecos conservaron alguna navegación imperfecta; sólo la Hanza Teutónica, esta liga de activos y económicos mercaderes, formó la única potencia marítima que causó zelos a los demás, y al fin dominó a todas las del norte por sus riquezas y numerosos comboyes, que cubrían los mares de embarcaciones.

En medio de todas estas naciones, después de haber los Pisanos, Genoveses y Venecianos restaurado la navegación en occidente, los Barceloneses se deben mirar por los primeros Españoles que comerciaron directamente con los países ultramarinos del medio día, llegando dentro de breve tiempo la nación catalana a ser digna rival de las repúblicas más adelantadas en la marina y comercio. Se trata en primer lugar del origen de su comercio después de la restauración del yugo sarraceno; de la concurrencia de los mercaderes estrangeros a los puertos del principado; del estado de la navegación de los Barceloneses en los siglos XIV y XV. Entrando luego a tratar de los diferentes países con los que tenían correspondencia y navegación di-

recta los Catalanes, se refieren las escalas que frecuentaban desde el siglo XIII en Egypto, Syria, Armenia y Cilicia; especificando los renglones que extrahían de aquellas partes orientales. Luego siguen las costas e islas del archipiélago, en particular Candía, Rhodas y Chypre. La Grecia y diferentes provincias del Imperio de Oriente y el puerto de Constantinopla, ocupan un distinguido lugar; igualmente que los puertos de una y otra vanda del adriático, y asimismo los de Trípoli, Túnez, Bugía, Tremecén, Marruecos y otros pueblos de Berbería. El comercio y navegación que hicieron por más de dos siglos los Catalanes a los puertos y costas de las Andalucías, principalmente en Almería y Sevilla, merecen un gran lugar en la historia, como también el que tubieron con Portugal y Canarias. Y no es de menor consideración el de las islas de Sicilia y Cerdeña, donde gozaron de inmensos privilegios, y también en la de Malta. El del reyno de Nápoles, de Roma, Venecia, Toscana, Génova y demás ciudades de Italia formarán una parte muy curiosa para la historia mercantil de aquellos países. El del Languedoc y Provenza fue también considerable; y se demuestra por varios hechos el estrecho vínculo con que unía el comercio aquellas dos provincias con Cataluña.

Si después de haber tratado del tráfico con los países del medio día, se vuelve la vista a los del norte, hallaremos que los Catalanes, a imitación de los Genoveses y Venecianos, frecuentaron los famosos puertos de los Países-Baxos, estableciendo sus almacenes y sus factorías en los más célebres mercados de la Flandes; que visitaron la Inglaterra, fundando en sus principales ciudades varios establecimientos, los que fueron protegidos por los Eduardos y Henriques, con el fin de atraherse los estrangeros, de cuyas luces y exemplo necesitaban entonces aquellos isleños.

Después de haber tratado de los principios y progresos con que se cimentó y extendió el comercio marítimo de los Barceloneses por medio de sus navegaciones, factorías o colonias, y de los diferentes puertos y países que frecuentaron los mercaderes y buques de Cataluña, se da una idea de las máximas generales con que se regía su contratación, y de la policía que tenía establecida el Gobierno para arreglar el curso así del tráfico interno como del externo. Se descubre el systema y plan de sus aduanas, y los demás impuestos sobre la industria y los ramos de la importación y exportación. Con este motivo se trata de la fundación del Consulado y Lonja del mar de Barcelona; de la forma de su gobierno antiguo, con una explicación de su economía interior; de sus rentas y emolumentos, honores y prerrogativas;

y por fin de la naturaleza, autoridad y extensión de su jurisdicción contenciosa en el concepto de tribunal de justicia. En conseqüencia se hace una análysis histórica y política de la antigüedad, autenticidad y naturaleza de las leyes mercantiles de dicho Consulado, que han sido con razón reputadas por todas las naciones del orbe por el primer código marítimo escrito que ha producido la edad media. La regalía que gozó por espacio de más de quatro siglos la ciudad de Barcelona de nombrar sus cónsules ultramarinos en sus escalas de comercio, y las prerrogativas, antigüedad, emolumentos, jurisdicción y número de estos oficios públicos forman un capítulo muy curioso de esta segunda parte. También se trata del establecimiento de los banqueros y corredores de lonja y oreja, y de sus funciones y policía en diferentes épocas.

Como los adelantamientos y floreciente estado del comercio de los Catalanes suponen continua y constante protección en el gobierno y una próvida legislación, se especifica la variedad y naturaleza de muchas providencias que se publicaron en diferentes tiempos, y de las máximas que se habían adoptado para promover el bien de los comerciantes, el fomento general de la industria y la libertad de la contratación marítima; explicando quáles fueron dictadas por los magistrados municipales y quáles por la autoridad Real. Últimamente, se especifica de qué naturaleza era el comercio que los Catalanes hicieron con los varios países que frecuentaban, puntualizando quáles eran los renglones, así de producciones naturales como de manufacturas propias, que exportaban y sostuvieron su tráfico activo.

LA TERCERA PARTE comprehende una introducción a la historia económica de las artes antiguas del principado de Cataluña, en que se refiere su origen, progreso y decadencia. Como el obgeto principal de esta tercera parte es la recopilación de quantos monumentos y noticias pueden conducir a formar una pintura política de la industria de Barcelona, trátase en primer lugar de la antigüedad y establecimiento de las artes y oficios en aquella capital; de las causas por qué en ella se arraigaron con preferencia y se han conservado con honor por cinco siglos hasta nuestros días. Con este motivo se da una idea de la institución de los gremios y demás cuerpos de artesanos; de la utilidad que estas comunidades han traído a las mismas artes; del honor y aprecio que han gozado desde los primeros tiempos los menestrales en aquella ciudad; de las causas morales que han dado origen a esta estimación de la clase de los artesanos, trascendental a todos los moradores de los demás pueblos de la provincia que exercen los oficios

mecánicos. Luego se da conocimiento de la potestad legislativa a quien incumbía la formación, arreglo y policía de estos cuerpos gremiales, y del systema general sobre que estaba fundada la economía de los oficios, que era común a todos. Enfin, se hace una análysis de la legislación técnica y económica de cada gremio de artífices de los que componían los ramos de la industria activa de los Barceloneses; explicando la antigüedad de cada uno, el espíritu de sus estatutos y las variaciones, alteraciones y correcciones que éstos han tenido hasta el siglo pasado. Esta parte se puede mirar como un extracto del código general con que se rigió la policía antigua de los artesanos: y también considerarse por un ramo nuevo en la historia política; pues hasta ahora los escritores parece se han desdeñado de conceder el más ínfimo lugar en los anales del género humano a las virtudes pacíficas del ciudadano laborioso, que sostiene con sus brazos una parte del estado al paso que da movimiento y vigor a las demás.

Todas las noticias pertenecientes a la parte de esta obra que trata de las artes llevan la misma autenticidad que las Reales cédulas, edictos municipales y ordenanzas antiguas de cada gremio, de cuyos originales se han sacado. En las otras dos partes nada se firma que no vaya apoyado, o con cronistas e historiadores contemporáneos, la mayor parte estrangeros, o con documentos y diplomas originales, casi todos inéditos, que forman el segundo tomo de la obra *, y acaban a principios del siglo XVI, hasta cuya época llega el plan de las Memorias. A la verdad aquel siglo fue el de las grandes revoluciones políticas: unas naciones acabaron de hacer su papel en el teatro de los mares, para ceder su lugar a otras que empezaron su carrera con más osadía o más fortuna que las que las habían dado las luces y el exemplo. El siglo pasado es un vacío en la historia mercantil de Cataluña, que la cronología deberá tener eternamente señalado, para manifestar a todo el mundo que la entrada del presente ofrece sucesos grandes y estupendos, que fueron como precursores de la nueva vida que habían de recibir las artes y el comercio en aquella provincia, y de la prosperidad a que debían llegar en los días felices del actual reynado, cuyos beneficios pertenece a una historia particular el referirlos y celebrarlos.

Si esta obra, reducida ahora a las memorias particulares de una ciudad, presenta una pintura tan ventajosa del estado que tubo el tráfico y la in-

* Las *Colecciones Diplomáticas* de los tomos II y IV de la primera edición forman en la presente una sola serie ordenada cronológicamente. En el volumen II de la presente edición figura una tabla de correspondencia entre la numeración de ambas ediciones.

dustria de un corto número de españoles, mucho antes que algunos pueblos, hoy activos e ilustrados, hubiesen sacudido la barbarie, ¿quánta gloria no podría redundar a toda la nación, si otras provincias marítimas, y aun algunas interiores, emprendiesen la historia económica de sus antiguos hechos navales? Su publicación hubiera impuesto silencio a la osadía, ligereza o ignorancia de algunos escritores estrangeros que nos colocan en la clase de las naciones donde menos progresos hizo la civilización; o por lo menos nos hubiera dado armas para rechazar los tiros de la calumnia, de la envidia o del desprecio. Entonces se convencería al orbe entero de que la gloria de España no estriva sólo en las hazañas puramente militares y en los trofeos sangrientos del furor guerrero.

MEMORIAS HISTORICAS

PARTE PRIMERA

Antigua Marina de Barcelona

Illi robur et aes triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus...

HORAT. Od. 3

Montaña lo dibujo — Moles lo grabó en Barcelona 1779.

PARTE PRIMERA

ANTIGUA MARINA DE BARCELONA

DE todas las Artes que inventó la necesidad y perficionó la codicia humana, la Náutica ha sido la que con más lentitud ha llegado a su perfección; sin duda porque ésta presupone necesariamente grandes adelantamientos en las demás. La navegación, que ha constituido en todos tiempos el verdadero poder de las Naciones, pues que con el imperio de los mares les asegura el dominio o usufructo de todas las tierras, es la que hizo ricas y famosas las Repúblicas antiguas, levantando pequeñas ciudades a Potencias marítimas, que por medio de sus expediciones y comercio hicieron tan importante como curiosa la historia de los progresos de su prosperidad. Tal es la que preparan las presentes Memorias acerca de la antigua Barcelona. Empezaremos por una pintura política del origen, progresos, floresciente estado y renombre que tuvo en la edad media esta célebre Ciudad.

Descripción de Barcelona

La Historia de los pueblos *, a imitación de la de los grandes varones, debería principiar por donde empieza su reputación; porque así como en los hombres la infancia es débil, ridícula y de ninguna enseñanza para los demás, en las Naciones es obscura, fabulosa y casi siempre indigna de la atención de la posteridad. Despreciando pues la manía y fútiles desvelos de aquellos escritores, que desperdiciaron el tiempo para encontrar en Hércules Lybico el fundador de la aldea de pescadores *Barcanona*, adoptamos, pero sin empeño, la opinión más racional de otros, que guiados más por su juicio que por su fantasía, han atribuido la gloria de este establecimiento marítimo a la familia Púnica de los Barcinos en cabeza del famoso Amílcar. La etymología irrefragable de su primitivo nombre, apoyada con el testimonio concorde de los historiadores y geógrafos antiguos, y el distinguido lugar que sin alteración de este mismo nombre conservó la ciudad de Barcelona baxo el imperio de los Romanos y de los Godos, dexan sólidamente fundada la verdad histórica de su tan controvertido origen **.

Pero el renombre de sus fundadores, más que fuesen Héroes o Semi-Dioses, poco hubiera contribuido para la gloria y consideración de esta Capital; si la grandeza de las hazañas que obraron por mar y tierra sus

* Sobre los fondos documentales existentes en Barcelona, véanse: Durán y Sanpere, *El Instituto Municipal de Historia*; Madurell, *Archivo General de Protocolos*; Martínez Ferrando, *Archivo de la Corona de Aragón*; Massó y Torrents, *Biblioteca del «Ateneo Barcelonés»*. Mateu y Llopis, *Guía de la Biblioteca Central*; Miquel Rosell, *Inventario general de manuscritos de la Biblioteca Universitaria*; Sanabre, *El Archivo Diocesano*, y *El Archivo de la Catedral*; Udina, *El Archivo del Real Patrimonio*, y Voltes, *Fondos del Instituto Municipal de Historia*, y *Catálogo del fondo comercial*.

Sobre fuentes de la historia barcelonesa, inéditas en la época de Capmany, véase: *Les publicacions històriques de l'Ajuntament de Barcelona*, con noticia de la publicación del *Dietari de l'Antich Consell Barceloní*, *Libre de algunes coses asauyalades*, *Rúbriques de Bruniquer*, etc. Véase también *Crònica del Racional (1334-1117)*; *Llibre de les solemnitats de Barcelona*; Bohigas, *Tres còdexs de privilegis de la ciutat de Barcelona*; Coroleu, *Los Dietarios de la Generalidad*; Ça Font, *Dietari (1454-1472)*.

Entre las monografías históricas de la ciudad siguen siendo útiles las obras de Pi y Arimón, *Barcelona antigua y moderna*; de Sanpere y Miquel, *Historia de Barcelona*, y de Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*. La obra de Pericot - Castillo - Ainaud - Vicens, *Barcelona a través de los tiempos*, da una excelente visión de la evolución de la ciudad, pero carece de bibliografía. Los 10 tomos de *Barcelona, divulgación histórica*, reúnen numerosas noticias, muchas de ellas inéditas, sobre los más variados aspectos de la historia de la ciudad.

** Sobre la Barcelona romana véase Durán y Sanpere, *Noticia y guía de las excavaciones*, y *El Instituto Municipal de Historia*, donde se da la bibliografía de los más recientes hallazgos arqueológicos. También Vives, *Fundc in Barcelone*; Balil, *El mosaico romano*; Serra Ráfols, *Restos antiguos*, y *Excavaciones en la muralla*. Crónica de las últimas excavaciones en «Cuadernos de Arqueología e Historia de la Ciudad». Sumaria descripción en *Barcelona a través de los tiempos*, cap. II-IV, p. 19-74.

valerosos ciudadanos, y el esplendor de su antigua opulencia, fruto digno de su industria y aplicación, no la hubiesen hecho universalmente ilustre y famosa en armas y riquezas, en aquellos mismos siglos, en que algunos grandes Estados que hoy resplandecen en Europa por su gobierno, comercio y poderío, eran casi bárbaros o poco conocidos. Nada la hubiera preservado de quedar tal vez borrada de la geografía moderna, como experimentan antiquísimas poblaciones, que blasonan un origen celeste entre míseros y desfigurados vestigios, cuyo nombre apenas se conserva en las medallas, o en las piedras de sus ruinas.

Tampoco fue el dictado de COLONIA FAVENTIA *, con que Plinio y otros la distinguen entre las demás de la España Tarraconense, de donde recibió Barcelona su posterior celebridad. Roma entonces todo lo eclipsaba porque todo lo había subyugado: de tal manera, que el mundo llegó luego después a no tener más que un centro común y una cabeza. Las Naciones que llamaban civilizadas, habían perdido su primitiva independencia, sus costumbres y hasta su propio idioma para confundirse todas en una, cuyas riquezas y triunfos sólo servían para aumentar la vanidad, el luxo y la tiranía de la Capital del Imperio. El resto de la tierra conocida se componía de pueblos rudos y feroces: que por haberse mantenido libres, no alcanzaron gran prosperidad, ni su gobierno y disciplina militar les adquirieron renombre digno. Así, pues, de aquella famosa época sólo puede ostentar Barcelona los altos muros y fuertes torreones, que aún hoy forman su primitivo recinto; las magníficas cloacas para la limpieza y comodidad pública; y otros monumentos que dexaron en ella el gusto y talento de los Romanos.

Aún fue menos la elección que hizo de Barcelona Ataulpho para establecer en ella la primera Corte de los Visigodos, lo que dio a esta Ciudad la eminente consideración que mereció en la baxa edad y ha conservado hasta nuestros días. Aquel trono de bárbaros invasores se transfirió a lo interior de sus conquistas españolas: y al fin después de una serie de Príncipes, que la mayor parte sólo sirven para fixar la Cronología, fue derribado por otros opresores no menos formidables por sus victorias, que intrépidos por el enthusiasmo de su secta naciente **. En aquella general irrupción de los Sarracenos siguió Barcelona la suerte de las demás Ciudades, rindiéndose

* Sobre el nombre de Barcino, véase MARINER, *Colonia Faventia*.

** Sobre la ciudad visigótica cf. *Barcelona a través de los tiempos*, cap. V, p. 75-84, y VIVES, *Fundc in Barcelone*. Sobre la Barcelona musulmana véanse las noticias dispersas en la obra de LÉVI-PROVENÇAL, *L'Espagne musulmane*, I.

al yugo de vencedor; pero recobrada a principios del siglo IX por el valor de sus naturales apoyados por las armas de Ludovico Pio, quedó ella y su territorio baxo el dominio de los Príncipes de la dinastía francesa Carlovingia con el título de Condado, que fue al principio gobierno temporal, y después Dignidad hereditaria, como gran feudo de la Corona de Francia.

En aquel siglo de la Soberanía Franca * la *Marca Hispánica*, que era la parte occidental de la *Septimania*, empezó a ser conocida con el nombre de GOTOLAUNIA: cuyo nuevo Estado debe su origen a las desmembraciones que el systema feudal hizo en la Galia Narbonense, de la qual fue parte el Principado de Cataluña, como lo demuestran el idioma, sus usos y costumbres, análogas a las del Lenguadoc y otras Provincias de Francia [1]. Ésta es la época en que los Españoles, necesitados a la guerra para defender su Religión y sus hogares, empezaron a formar una nación libre, y a ser conquistadores los que hasta entonces habían sido conquistados. Éste es, pues, el tiempo en que empezamos a contemplar la antigua Barcelona y el Principado de Cataluña: porque desde aquel punto subió esta Ciudad a ser Corte de un Estado independiente, con leyes, policía y Soberanos propios; y fue constituida Capital de una pequeña y reciente nación, que por sí sola hizo en toda la edad media un brillante papel entre las demás, siendo ora aliada, ora enemiga de ellas.

Esta Ciudad, reducida a los principios, desde luego que fue Corte de sus Príncipes adquirió nueva extensión, arrabales y marina propia; y ésta alcanzó su mayor libertad y dilatación después de las dos conquistas de Mallorca y Tortosa por los Condes Raymundo III y Raymundo IV a mediados del siglo duodécimo. Con estas dos gloriosas expediciones quedaron destruidas las principales guaridas de la piratería de los Sarracenos entre el Ebro y el Rhódano. Desde aquella época se animaron el tráfico y población litoral de Cataluña, y por consiguiente la navegación de los Barceloneses: aquella que preparó y facilitó las grandes conquistas y contrataciones ultramarinas en los siglos posteriores. Luego después los provechos del comercio, los despojos de los pueblos vencidos y la residencia de sus Reyes [2], atrayendo a esta Ciudad todas las fuerzas y esplendor de su Corona, la pobla-

[1] Ap. n.º 1.
[2] Ap. n.º 2.

* Sobre la dominación franca en Cataluña véase D'ABADAL I DE VINYALS, *Catalunya Carolíngia*; *Els primers Comtes Catalans*; *La Catalogne sous Louis le Pieux*; *Nota sobre la locución «Marca Hispánica»*; y RODÓN, *El lenguaje técnico del feudalismo*. Véase también el *Glossarium mediæ Latinitatis Cataloniæ*.

ron y engrandecieron con ventaja a las demás en hermosura y riquezas [1] *.

No perdiendo de vista a la Ciudad de Barcelona desde su última restauración de las armas Agarenas, la veremos sobresalir entre las demás como Corte y patria de sus invictos Condes por espacio de dos siglos: en cuyo tiempo estos Príncipes hicieron obrar a su nación prodigios de valor en mar y tierra, desde Wifredo el Velloso, que sirvió al Emperador Carlos Calvo contra los Normandos, hasta Berenguer IV, que ganó de los Sarracenos las plazas de Almería, Tortosa, Lérida y Fraga. Veremos también cómo la estirpe Condal Barcelonesa, no cabiendo en sus estrechos límites, extiende desde luego sus ilustres ramas a distintos Reynos y Provincias, dando por línea varonil Condes a Provenza, Reyes a Aragón, seguidamente a Mallorca y Sicilia, y enfín Duques a Athenas y Neopatria.

La Real Casa de Barcelona contó en los siglos XIII y XIV quatro testas coronadas de la ínclita sangre de los Berengueres: gloria singular que jamás ha podido disputarle otra ciudad del mundo. Y débese reputar por tanto más singular este honor, quanto en virtud de la posesión de los nuevos estados que quedaron baxo la sombra de su augusta Casa, ya por herencia, ya por conquista, a todos comunicó Barcelona la divisa de sus Armas **. Aragón dexó su antiguo escudo, y blasonó las quatro barras encarnadas de Raymundo Berenguer; los Reynos de Mallorca y Valencia recibieron también las de sus invictos Conquistadores; y Sicilia quarteló su Águila Imperial de la extirpe extinguida de Suabia con las barras Barcelonesas de Pedro III, heredero y conquistador de aquella Corona. Las mismas tomó y conservó la Capital de Provenza, donde reynaron por espacio de ciento y treinta y quatro años Príncipes Barceloneses; hasta que Carlos II de Anjou, su Soberano y Rey de Nápoles, las borró en odio de la Casa Real de Aragón, su eterna competidora. Las mismas armas blasona la Santa Sede, por haberlas adoptado el Papa Bonifacio VIII, quando concedió el Ganfalón y los cargos de Almirante y Capitán General de la Iglesia Romana a D. Jayme II, Rey de Aragón. Enfín, hasta en el blasón de Génova brilla la cruz encarnada de San Jorge, antigua divisa del Condado de Barcelona [2].

[1] En una lápida fixada junto a la puerta del salón del antiguo Concejo Municipal de Barcelona, que fue concluido en el año 1373, se lee la siguiente inscripción alusiva a las riquezas y prosperidad de que colmaban a dicha ciudad los triunfos de sus Reyes: *Magnanimum regum claris ditata triumphis: legibus ac armis propriis ornata tropheis.*

[2] Ap. n.º 3.

* Cf. Carreras Candi, *Idea de l'avenç urbà*; Durán y Sanpere, *Cómo se formó una gran ciudad.*

** Sobre heráldica, véase Durán y Sanpere, *El escudo heráldico*; Domènech i Montaner y Domènech i Roura, *Ensenyes nacionals*; Sagarra, *Sigillografia Catalana*, II texto, p. 117-123, y II. lám. 134-136; Sans y Barutell, *Incierto origen de las barras de Aragón.*

No es menos esclarecido el renombre que adquirió Barcelona a causa de haber sido el principal departamento marítimo de las expediciones Aragonesas, y protectora de la navegación de todos los vasallos de la Corona por espacio de más de tres siglos [1]: por haber sido la ciudad que en Occidente extendió el primer Código Civil consuetudinario, cuyo original se ha conservado íntegro y puro hasta nuestros tiempos [2]: la primera que compiló las leyes y costumbres mercantiles del Mediterráneo, cuyo systema ordenado ha sido en todos los puertos de Europa la regla o base de la Jurisprudencia Consular en la contratación marítima [3]: la primera, enfín, que dio origen a la Poesía vulgar por medio de los trobadores y joglares, que tomaron tanto crédito en Provenza quando los Condes de la Casa de Barcelona hicieron de su Corte centro del galanteo y urbanidad, y el asilo de los talentos poéticos [4]. El idioma Catalán era en el siglo XIII la lengua de las Cortes de Aragón, Mallorca, Sicilia y Provenza. El Castellano e Italiano distaban entonces mucho del grado de magestad, harmonía y riqueza a que los elevaron después aquellos sublimes ingenios, por cuyas bocas, vueltas las Musas de su largo destierro, hablaron segunda vez a los mortales para suavizar la vida humana.

Independientemente del gran número de varones ilustres en santidad, letras y armas y de varias insignes fundaciones y Reales establecimientos [5] que condecoran a nuestra Capital: la celebración de trece Concilios Provinciales [6] y diez y ocho Congresos de Cortes [7], presididas por sus Reyes; el hospedage continuado de diferentes Príncipes y varias personas Reales; la calidad y prerrogativas de los ilustres personages, que con el título de Virreyes la han gobernado [9], dan una idea muy honorífica y aventajada de la importancia y distinción de Barcelona, de cuya fama y universal celebridad son insigne testimonio los viageros antiguos, las Crónicas y los diplomas de sus mismos Soberanos [10].

En estos mismos términos encontramos encarecidas otras circunstancias, que no han contribuido poco a la recomendación de esta Ciudad, y al alto aprecio que mereció de las plumas estrangeras en el discurso de más de tres siglos. En efecto, la limpieza y enlosado de sus calles y plazas; la hermosura, solidez, elevación e igualdad de sus casas; la magestad y grandeza de sus

1 Col. Dip. n.os 19, 106, 121, 317, 319 y 320
2 Ap. n.º 4.
3 Véase este tomo, parte II, Caps. I y II.
4 Ap. n.º 5.
5 Ap. n.os 7, 8 y 16.
6 Ap. n.º 6.
7 Ap. n.º 9.
8 Ap. n.º 10.
9 Ap. n.º 11.
10 Ap. n.º 12

templos; la alegría y primor de sus barrios y sus jardines, son objetos que ya merecieron en los tiempos pasados el encomio de los geógrafos y viageros. Por otra parte la amenidad de su territorio, la vista de su apacible campaña, donde siempre han brillado el primor del cultivo y la elegancia de las quintas de recreo, también lograron los elogios que justamente pedían la aplicación y el buen gusto de los antiguos Barceloneses [1].

La risueña prespectiva de los pagos y quintas, a pesar de los estragos de las pasadas guerras, se conserva hasta hoy * con nuevos adelantamientos, como costumbre antiquísima y propia del gusto y convivencia de aquellos ciudadanos. Tan cierto es que el comercio es inseparable de la agricultura, y que donde los hombres se hacen ricos por medio de su propio trabajo y de sus tareas domésticas, son inclinados a gozar de la dulzura y sencillez de los placeres campestres. De esta deleytosa comodidad y alegre adorno no podía pues carecer la campaña apacible de un pueblo opulento y mercantil, acostumbrado a ver en sus antiguos viages y expediciones el gusto y costumbres de las ciudades de Italia y Grecia.

Pero lo que principalmente contribuyó en los siglos pasados a la alta consideración de la Ciudad de Barcelona, cuyo nombre habían llevado las armas y el comercio hasta los fines de la tierra, fue la forma de su gobierno popular **, la sabiduría de sus leyes y la pureza y austeridad de sus costumbres. Y como cada día esta Capital mereciese mayores gracias de la munificencia de sus Reyes, llegó a ser la ciudad de mayor importancia de la Corona, modelo y exemplo de todas las demás en su administración municipal; buscada por las principales Repúblicas y por los mayores Potentados de la Europa, como mediadora con sus Príncipes; y cuya influencia, por su libertad, servicios y poder, decidía muchas veces de la paz y de la guerra entre las naciones mercantiles [2].

Así, pues, en una populosa Ciudad, en donde el gobierno residía en ma-

[1] Ap. n.º 13.

[2] Col. Dip. n.ºs 95, 106, 119, 121, 126, 214, 278, 290, 295, 300, 310, 315, 317, 320, 327, 329, 340, 360, 363, 371, 375, 389, 398, 414, etc.

* Sobre las torres y fincas de recreo de las inmediaciones de Barcelona en la época de Capmany véase AMAT I DE CORTADA, *El Collegi de la Bona Vida*, y *Excursions per Catalunya*, en especial la «Explicació de la ciutat de Barcelona».

** Sobre aspectos institucionales del régimen municipal véase FONT RIUS, *Orígenes del régimen municipal, Franquicias urbanas*, y *Las instituciones de la Corona de Aragón*; CARRERAS CANDI, *La Ciutat de Barcelona*, y *Ordinacions urbanes*; BOVÉ, *Institucions de Catalunya*, páginas 109-116; PELLA I FORGAS, *L'establiment per Jaume I*; DURÁN Y SANPERE, *El Conseller y sus prerrogativas*.

Sobre aspectos dinámicos de la institución véase: VICENS I VIVES, *Ferran II, Els Trastàmares, Juan II*; BATLLE, *Ideología de la «Busca»*; VERRIÉ, *Fernando el Católico y el régimen municipal*; REGLÀ, *Els virreis*; MERCADER, *Els capitans generals, El fin de la insaculación fernandina y La ordenación de Cataluña por Felipe V: La Nueva Planta*.

nos de hombres sacados de todas las clases y profesiones [1], a cuyo Concejo ninguna materia sería estraña o indiferente, y cuyos cargos anuales de Padres Conscriptos no hacían la fortuna de ningún ciudadano, ni podían ser el premio de la lisonja o de la venalidad; digo que en semejante pueblo las costumbres públicas y la policía no podían dexar de haber hecho rápidos y señalados progresos. Y si las leyes auxiliadas de las costumbres pueden mucho, claramente se vio en otros tiempos en aquella Capital, la qual durante los dos siglos de sus mayores riquezas y concurrencia de diferentes naciones, que son ambas cosas el contagio más activo de la depravación moral, conservó su sobriedad, veracidad y antigua fortaleza el pueblo; su buena fe el comerciante; la discreta economía el padre de familia; su pundonor el menestral; su decoro el ciudadano; la matrona su honestidad, y su integridad el Magistrado. Buen testimonio son de esta pintura lo que han dexado escrito los mismos Reyes en sus Diplomas, y gran número de Escritores contemporáneos en sus viages e historias [2].

Pero al fin aquella forma de gobierno Republicano, que pudo ser útil en las circunstancias de aquellos siglos en que los Reyes eran pequeños y pobres, y las fuerzas de mar y tierra se medían por los subsidios de las Ciudades y de la Nobleza, hubo de degenerar en un perpetuo conflicto de potestades, desde que la Monarquía Española acabada de formar de diversas Provincias, o más bien Naciones, empezó a trabajar en consolidarlas para establecer un solo poder e interés nacional, cuya beneficencia y vigilancia fuesen difusivas a todas las partes del cuerpo político. Y como desde fines del reynado de Felipe II empezasen a decaer el comercio y la industria en esta Capital por causas que explicaremos más adelante, y se interrumpiese el antiguo exercicio de las armas, la ignorancia y debilidad de la potestad executiva de las leyes siguieron luego a la pobreza y al ocio. Desde entonces aquella administración independiente y popular, ganada con singulares servicios, y aún necesaria en los siglos góticos para poblar y civilizar las ciudades y promover la navegación mercantil, sirvió en los reynados de los tres últimos Reyes Austríacos de instrumento para su propia ruina, quando ya no mantenía más que aquella fiereza, desconfianza e inquietud inherentes a un pueblo libre y pobre, a quien de sus pasadas grandezas y prerrogativas no le quedaban más que las ceremonias y etiquetas *.

[1] Ap. n.º 24.
[2] Ap. n.º 15.

* Para las relaciones entre Cataluña y el rey de España véanse las obras de Elliott, *The catalan revolution*, y *The King and the catalans*; Sanabre, *La acción de Francia*; Reglà, *Felip II i Catalunya*, y *Els virreis*.

LIBRO PRIMERO

Principio y progresos de la Marina de los Barceloneses

La investigación exacta acerca del origen y antigüedad de la navegación de los Barceloneses sería un empeño tan arduo como vano *. Aun cuando la historia no fuese obscura o fabulosa en los tiempos primitivos, las edades de los Romanos y Godos, supuesto que los primeros hubiesen formado una potencia marítima, y los segundos una Nación mercantil, no pertenecen a la época de donde toman su principio estas Memorias. Por consiguiente hemos juzgado por impertinentes e infructuosas las disquisiciones de los antiquarios, puesto que aquí sólo servirían para consumir el tiempo sin dexar a los lectores más instruidos, y a los críticos más satisfechos. Nos ceñiremos pues a los hechos más confirmados, empezando por aquel tiempo en que Cataluña, al paso que sacudía el yugo de los Árabes, comenzaba a respirar, a poner los ojos en los mares, y a tentar algunas expediciones baxo el mando de sus ínclitos Condes, quebrantadores de las fuerzas Mahometanas.

Primera época de la Marina

Ya a principios del siglo IX encontramos que esta Provincia en la costa recobrada de los Moros tenía marina propia para defenderse, y aun para

* Además de las noticias dispersas en las obras generales de Rovira i Virgili y Soldevila, véase Fernández de Navarrete, *Disertación histórica*; Salas, *Marina española de la Edad Media*; Rodón y Oller, *Fets de la marina de guerra*; Bofarull y Sans, *Antigua marina catalana*; Girona i Llagostera, *La marina en temps del Rey en Jaume*; Almerich, *Barcelona y el mar*; Bo, *Marina catalana medieval*. De los estudios monográficos se dará referencia en páginas sucesivas. Véase también la Parte I del tomo II del presente volumen.

ofender a estos crueles enemigos. En los años de 813 Armengaudo o Armengol, Conde de Ampurias, aprestó en sus Estados una esquadra, la qual saliendo al encuentro de otra de Sarracenos Españoles, que volbía de piratear de los mares de Córcega, la batió después de un porfiado combate en el canal de las Islas Baleares, apresando ocho baxeles del enemigo, que llevaban a bordo más de quinientos Corsos cautivos [1].

A mediados del siglo XI leemos también, que el Conde de Barcelona Raymundo Berenguer II, en el Usage *Omnes quippe naves etc.*, establece el derecho de protección y salvo conducto a todas las naves que entraban o salían de aquella Ciudad, y la salvaguardia del Príncipe desde el Cabo de Cruces hasta el puerto de Salou, pues no hemos hallado que Tarragona en toda la baxa edad fuese conocida ni buscada por su abrigo ni fondeadero. Estos principios de civilización en la aurora del comercio, oprimido casi en todas partes por las preocupaciones del gobierno feudal, abrirían el puerto de Barcelona y toda la costa del Condado a la navegación doméstica, que debió de fomentarse sensiblemente. Así, pues, quando en el año 1114 emprendieron los Pisanos la expedición contra los Moros de Mallorca, el Conde Raymundo Berenguer III llevó su nobleza y tropas en una esquadra propia, que agregó a la armada de los Cruzados, cuyas circunstancias explicaremos más adelante.

Poco tiempo después de esta famosa conquista, emprendió aquel Príncipe otro viage, pasando a Italia a negociar con el Papa una segunda Cruzada contra los Moros de España. En el año 1118 desembarcó en Génova con su esquadra Barcelonesa, pasando desde allí a Pisa con la mira de ajustar una alianza con aquellas dos Repúblicas para llevar a debido efecto la grande empresa que tenía proyectada. Vuelto el Conde a sus Estados, y deseando remunerar los servicios de los Barceloneses hechos en esta última expedición, con cuyas fuerzas de mar y tierra había combatido a Castelfox en Provenza, eximióles a sus esquadras y galeras del derecho del quinto por privilegio que les concedió en el mismo año [2]. Estas empresas demuestran que la navegación no estaba enteramente descuidada en Barcelona, pues daba tales recursos a sus Príncipes. En efecto, en la Vida de S. Olega-

[1] Bouquet: *Recueil des historiens des Gaules et de la France*, V, 262. Estas son las propias palabras de la Crónica contemporánea, de *Saint Denys, Continuatio Eginardi*, y del lenguage francés del siglo IX: *E il Mor d'Espaigne que l'ile de Corse avoient prise et desgastée, et s'en retournerent pur mer: mes Hirmingaires li Cuens d'Emporitaine leur basti agais à un destroit, si pris VIII de leur vaissiaus: dedens traverent cinq cens Corsiens et plus qu'il emmenoient pris.*

[2] Col. Dip. n.° 1.

rio [3], que siguió al Conde en este segundo viage, leemos que la marina de aquella Ciudad a principios del siglo XII había hecho ya visibles progresos; pues este último armamento, que se aprestó en su puerto, fue magnífico, y grandísimo el número de marineros y remeros, de que abundaba entonces Barcelona, para acompañar a su Soberano.

Sin duda después que los mares del Principado quedaron limpios de las piraterías de los Moros Baleares, la navegación debió de tomar considerables aumentos, pues vemos al Conde Raymundo Berenguer IV confederarse con los Genoveses en 1147 para la expedición contra la plaza de Almería, cuyo riquísimo emporio arrancaron de manos de los Árabes las esquadras combinadas de Génova y Barcelona. Pero, para mayor libertad de su navegación, faltábale a Cataluña otro triunfo que coronase las hazañas y fortuna de aquel Príncipe. Tal fue la conquista de Tortosa, guarida secreta de los Sarracenos y llave de la comunicación del Mediterráneo con las riberas interiores del Ebro. Por los años de 1148 se rindió aquella Plaza importante, en cuya empresa tubieron tanta parte la constancia y valor de los Genoveses auxiliares.

Segunda época de la Marina

Aunque las Islas Baleares cayeron otra vez en manos de los Sarracenos, las treguas que los Reyes de Aragón tubieron la política de asentar y renovar con los de Mallorca, dexaban libres y seguros los mares por largas temporadas. De este modo creció después tan notablemente la navegación exterior de los Catalanes, que ya a principios del siglo XIII se habían hecho comunes los viajes de Barcelona a Egypto, Ceuta y otras partes de Berbería; tanto, que por la Cédula del Rey D. Jayme Primero expedida en 1227 se mandó que el comercio de aquellos países se hiciese por medio de buques Barceloneses, con preferencia a los estrangeros [4].

En todo aquel siglo no se encuentran más que señales palpables del rápido progreso de la marina de Barcelona. En la demarcación que en el año 1243 se hizo en la playa y ribera de aquella Capital, se señala entre otros límites [5]

[3] A. C.: *Sanctoralis II*, de 1360, *Vita S. Ollegarii Episcopi*. En este antiguo monumento se lee el siguiente pasage, entre otros: *fiunt naves, fit magnificus apparatus navium, adest nautarum et remigum, quibus pollet Barchinona, ingens multitudo...*

[4] Col. Dip. n.º 5.

[5] El sitio para la construcción naval era lo que hoy se llama plaza de los *Encantes*, que hasta el año 1513, en que empezó la ciudad a cerrarse con muro por la vanda del puerto, era el astillero común. Los soportales de dichos

el Arsenal en el mismo parage que hoy ocupa, y circunscrive el sitio destinado para el astillero común de los buques mercantes. En dicho Real edicto se expresa el gran deseo que tenía el Rey D. Jayme de engrandecer una Ciudad, que de día en día iba acrecentándose con nuevas ventajas por el frequente exercicio de la navegación [6]. Otra prueba mayor de los considerables adelantamientos que experimentaba la marina de aquella Ciudad, son las Ordenanzas marítimas [*], que la Junta de los Prohombres de su puerto había formado para el arreglo y buen orden de la navegación mercantil desde los años de 1258 [7]. Los Catalanes freqüentaban entonces mucho las costas de África y los mares de Levante; de modo que la rapidez con que se había extendido aquella navegación, obligó al Rey D. Jayme a conceder a la Ciudad de Barcelona la prerrogativa de nombrarse Cónsules para la protección de sus navegantes y mercaderes en las escalas ultramarinas [8].

Por un efecto necesario de los progresos visibles de esta navegación mercantil, la marina Real debía ponerse cada vez más pujante para vastas empresas, y para hacer respetable el pabellón aragonés sobre el mediterráneo. Desde principios del reynado de D. Jayme I se vio palpablemente quánto debieron las gloriosas expediciones de aquel Príncipe a la prosperidad y floreciente estado de la navegación de los Catalanes. Quando por los años 1227 se rompió la guerra entre D. Jayme y el Rey Moro de Mallorca, con motivo de los insultos repetidos que habían recibido de los corsarios Baleares las embarcaciones de Cataluña, que hacían el comercio de Ceuta y de otras partes de occidente, los Barceloneses, que sin duda sufrían el mayor daño de aquellas excursiones, se hallaban ya entonces con fuerzas marítimas tan respetables, que ellos solos ofrecieron al Rey todo el armamento para la conquista de aquella isla [9]. Bernardo Desclot, cronista de aquel mismo siglo, hablando de dicha expedición dice estas palabras: «Nombró el Rey por capitán y proveedor de la armada a Ramón de Plegamans, rico ciudadano de Barcelona, muy práctico en la mar. Éste puso al momento en astillero muchas galeras, labró gran número de taridas y leños para llevar cavallos, trabucos y armas» [10].

encantes eran las oficinas para los carpinteros de marina o ribera, de donde viene denominarse aún hoy aquel parage la *fusteria*, como si dixéramos: la *carpintería*.

[6] Col. Dip., n.º 9, donde se lee este pasage: *Quia Civitas Barchinona, divina favente clementia, de bono in melius quotidie ampliatur propter frequentem usum navium et lignorum.*

[7] Col. Dip., n.º 14.

[8] Col. Dip., n.º 23.

[9] JAIME I: *Chronica*, cap. LIII, f. XX.

[10] DESCLOT: *Historia*, lib. I, cap. IX, p. 29.

[*] Sobre la importancia de estas ordenanzas véase VALLS-TABERNER, *Notes sobre el Consolat de Mar*, p. 175.

Por otra parte, estos mismos preparativos y empresas militares, que fueron tan frecuentes en aquel reynado, daban cada vez nuevo impulso a la marina, aumentando prodigiosamente la construcción naval en las costas de Cataluña: y más siendo esta provincia, como ya lo advirtieron y celebraron en otros tiempos algunos historiadores, un país rico por naturaleza de todas las materias necesarias para los aprestos navales: como son arboladura, maderas de todas especies, hierro, pez, alquitrán, cáñamo y esparto *.

Tercera época de la Marina

Los sucesores de D. Jayme I siguieron su exemplo en la brillante carrera de las expediciones marítimas, que dieron a la Corona de Aragón una preponderancia casi decisiva por espacio de dos siglos en el systema político de las Potencias de Europa. Sicilia, África, Nápoles, Grecia, Cerdeña y Córcega fueron los sangrientos teatros de tantas guerras de que fue Barcelona el principal arsenal y departamento, que arrojaba, por decirlo así, galeras, marineros, soldados y Generales. Así vemos cómo el Rey Don Pedro III, en los preparativos del formidable armamento, que por los años de 1281 prevenía para la famosa invasión del reyno de Sicilia, recurrió a las atarazanas de Barcelona, Tortosa y Valencia, como a los tres departamentos que debían subministrar la gente, los buques y los aprestos, según refiere Ramón Montaner, autor contemporáneo [11]. Él mismo nos da en otro lugar una idea muy ventajosa del estado floreciente que tenía la marina de Cataluña en aquel tiempo, quando habla de los abundantes refrescos y provisiones que de aquella Provincia se llevaban a Berbería para el campamento que tenía puesto el Rey en Alcoll, junto a Bona, desde donde disponía su desembarco contra Sicilia. Desde el punto que los Catalanes tuvieron indicios del paradero de la armada Real, cuyo destino se había ocultado con profundo secreto y sagacidad a toda la Europa, prosigue Montaner con estas expresas palabras: «Todo el mundo se esmeraba por vía de donativo gracioso en cargar embarcaciones de gente, víveres, pertrechos y toda especie de refrescos, siendo tan grande el número de las que aportaban a Alcoll, que había día en que llegaban a los Reales veinte y aun treinta velas

[11] MUNTANER: *Chronica*, cap. XXXVI, f. 28.

* LOMBARD, *Arsenaux et bois de marine*, páginas 72-79, señala la riqueza forestal de Cataluña durante los siglos VII al XI; SANS BARUTELL, *Colección diplomática*, indica lo mismo para la baja Edad Media. La abundancia del Principado en pertrechos navales era notable todavía en el siglo XVI. Cf. IGLÉSIES, *Pere Gil*, cap. XI, p. 226-230.

cargadas de socorros, de modo que llegaron a formar en el campo mayor mercado que en el lugar más provisto de Cataluña» [12]. Ahora, pues, en una travesía de cerca de dos cientas leguas, bien podemos suponer que mediante una frecuencia continua de remesas, se ocuparían más de doscientas embarcaciones yentes y vinientes. Este poder de mar debe admirar tanto más respecto a una Provincia sola, quanto la armada del Rey, que estaba entonces en África, constaba de más de ciento y cincuenta velas que salieron del puerto de Fangar en aquel año, y tenía empleada la mayor parte de la marinería catalana.

El mismo Montaner, en un plan que propone el Rey D. Jayme II, en cuyo reynado escribía la historia de los Monarcas que había conocido o servido, establece dos Departamentos de necesidad absoluta para la marina Real: el de Barcelona es uno, y otro el de Valencia, respecto de ser las dos Ciudades que tenía la Corona de mayor poder de gente de mar: *per ço com són dues Ciutats en què ha major poder d'hòmens de mar que en Ciutats qu' el Rey haja:* ésta es su expresión [13]. En efecto, los repetidos armamentos, que se aprestaron para las célebres empresas de aquel reynado y de los posteriores, son un verdadero testimonio de la importancia de los Arsenales de aquellas dos poderosas Ciudades.

Por lo menos los progresos del poder naval con que llegó a hacerse respetable Barcelona y el Principado de Cataluña, se manifiestan patentemente siguiendo el orden de las primeras expediciones. Ya desde principios del siglo XIII debemos suponer en dicha Provincia grandes fuerzas marítimas por la extensión de sus navegaciones; mayormente si consideramos el razonamiento que el Rey D. Jayme I hizo a los Aragoneses por los años de 1227, acerca de los subsidios que debía aprontar aquel Reyno para la guerra contra los Moros de África y Andalucía. «Perdido una vez, les dice, el Reyno de Mallorca, no sólo Cataluña perdería el imperio y poder absoluto que tiene sobre el mar para entera comodidad de su navegación y comercio, sino Aragón volbería a estar sugeto a las invasiones» [14]. Desclot, historiador del mismo siglo, y uno de los Cavalleros Catalanes que sirvieron en las guerras de aquellos tiempos, cuando habla del cerco que tenía puesto a la Ciudad de Valencia D. Jayme el Conquistador en 1238, y del campamento de los Sitiadores, dice que «el Rey mandó aloxar y dar puesto a los ciudadanos de Barcelona, que llegaron por mar y por tierra muy en orden de guerra

[12] *Ibíd.*, cap. LI, f. 39.
[13] *Ibíd.*, cap. XXXVI, f. 28.
[14] Gómez Miédez: *Historia de Jaime I.* libro XVI, cap. XI, p. 364.

con muchas galeras y leños armados, cargados de provisiones y pertrechos» [15].

Parece que conforme se repetían las expediciones, se acrescentaba el poder naval de los Barceloneses. En efecto, la que el Rey D. Jayme dispuso en aquel puerto en 1268 para su viage a la Tierra Santa, acreditó hasta qué punto llegaban ya entonces las fuerzas marítimas y recursos de aquella opulenta Capital. Quando el Rey entró en Barcelona para dar calor al armamento y disponer su embarco, encarece el citado Gómez Miédez la satisfacción que tuvo de ver la Armada tan excelentemente abastecida y equipada de víveres y pertrechos, alabando la actividad del Comandante (era Ramón Marquet), y no olvidando la admiración que le causaron el poder y las riquezas de aquella Ciudad para construir armas y tripular con tanta prontitud las esquadras [16].

Era, pues, necesario que para poder disponer semejantes preparativos, hubiese de mucho tiempo antes adquirido la marina Barcelonesa considerables aumentos. En efecto, desde aquella época la Corona de Aragón, que ya se había hecho respetable con los esfuerzos navales de Cataluña, empezó a señalarse entre las Potencias marítimas. Bartholomé de Neocastro, historiador Siciliano del siglo XIII, transcribe la harenga, que por los años 1291 [17] dixo ante el Senado de Génova el embaxador de D. Fadrique, Gobernador General del Reyno de Sicilia por su hermano D. Jayme II Rey de Aragón, con el fin de disuadir a dicha República de la alianza con el Rey de Nápoles, quien entre otras cosas dixo a los Genoveses: que si para auxiliar a su aliado intentasen embiar sus esquadras al faro de Mesina, a las costas Lilybeas, a las Islas de Mallorca u aguas de Cataluña, donde reynaba su Soberano, mirasen que éste tenía los brazos tan largos, que amás de hacer frente a sus armadas, les interceptaría sus flotas por medio de un vivísimo corso. A la verdad el poder del Rey D. Jayme era grande en aquella sazón, y los subsidios que le subministraba Cataluña, y especialmente Barcelona, de buques y gente para defender el Reyno de Sicilia eran considerables. Así lo

[15] Descloi: *Historia*, lib. I, cap. XIV, página 55.

[16] Schottus: *Hispaniæ Illustratæ*, III, libro XVIII, cap. I, p. 541: *Ingresus itaque Rex Barchinonem præclarissimam Hispaniæ Urbem, continuo classem quam extrui fecerat lustravit eamque, et frumentaria re et omni commeatu, atque armamentis munitam inventam Præfecti diligentia, commendavit. Tum opes atque facultates Civitatis ad ædificandas et exornandas clases vehementer admiratus fuit; nec injuriam quidem, cum in navalibus, maritimoque apparata belli, nulla totius Hispaniæ urbs cum ea tum esset comparanda: nulla ad novas tamquam condendas urbes, magis quam ipsa Romanae Civitati asimilanda.*

[17] *Historia Sicula*, en Muratori: *Scriptores*, XIII, p. 1179.

confiesa aquel Soberano en varios privilegios que concedió a los naturales de aquel Principado y su Capital, en remuneración de sus singulares servicios [18].

Fama de las fuerzas navales de Cataluña

En todo aquel siglo, y en especial en el siguiente, era tan afamado el poder naval de Cataluña, que fue puesto en paralelo con el de Génova, cabalmente en tiempo del mayor poderío y reputación de aquella República, que según testimonio de Pedro Bizaro contaba seiscientas y setenta naves grandes del común, sin incluir las de los particulares. Oygamos por otra parte el discurso que el anónimo Dominicano dirigió por los años 1332 al Rey de Francia, Phelipe de Valois, donde tratando de las naciones de cuyos auxilios y fuerzas podía valerse para emprender la Cruzada, le propone únicamente los Catalanes y Genoveses, respecto de ser éstos los que con más facilidad y conveniencia podían socorrerle con navío y abundancia de gente; pues en comparación de ellos todas las demás naciones que navegaban, serían de muy poco efecto [19].

El renombre y respeto que por sus fuerzas marítimas se habían adquirido los Catalanes en todas partes, continuaron con igual distinción en todo el siglo inmediato. Pedro Cyrneo, historiador contemporáneo de las cosas de Córcega, tratando de la invasión que padeció aquella Isla en 1420 por las armas del Rey D. Alonso V de Aragón, refiere que un Capitán de las galeras Genovesas pronosticaba que los Catalanes, una vez dueños de dicha Isla, podrían arruinar a Génova, y aun subyugarla. A este propósito transcribe el discurso que pronunció aquel marino patriota en un Consejo de guerra contra los que no opinaban a que se embistiese la armada de D. Alonso que había salido de Barcelona, y tenía bloqueado el puerto y castillo de Bonifacio, el qual entre otras cosas decíales: «si tenéis pensamiento de defender vuestras propias murallas, y no sufrir el dolor de ver al Genovesado incorporado a Cataluña, socorred a Bonifacio [20]».

El universal respeto que habían impuesto en todos los mares las fuerzas navales de los Catalanes, se conservaba aún a fines del siglo XV. Con este

[18] Col. Dip., n.º 40, 42, 57 y 59.

[19] Zurita: *Anales*, II, lib. VI, p. 16.

[20] Muratori: *Scriptores*, XXIV, p. 444. Según Petrus Cyrneus, éstas son las palabras que dixo el Capitán Genovés delante de todo el Consejo de los marinos: *Si vobis in animo est tueri mœnia vestra, nec pati Liguriam omnem fieri Cataloninm, subvenite Bonifacio. Corsica subjugata, omne thyrrenam ligusticumque mare in potestate haberet Rex.*

motivo Zurita, hablando de los años 1467, dice admirado: «que era tan grande el daño que con sus galeras hacían en las partes del Archipiélago, que las aduanas del Gran Turco no le rendían ya lo que solían, porque le era prohibido el comercio y navegación de Suria y Turquía. Y por no poderlo remediar el Gran Turco, trató de componerse con una gran suma de dinero. Me parece digno de referirse, en memoria de durar aún en este tiempo el exercicio de las armadas antiguas de Cataluña, que tan señaladas cosas hicieron contra infieles».

Superioridad de los Reyes de Aragón en el mar

Si por los poderosos esfuerzos y grandeza de los armamentos de las demás Naciones, que temieron como enemigas, o buscaron como aliadas el pabellón Aragonés, quisiéramos formarnos un cabal juicio del poder marítimo de los Jaymes, Pedros y Alonsos, hallaríamos que estos Príncipes, ayudados sólo de una milicia y marina nacional, debieron ser precisamente superiores a todos los Potentados de su tiempo, ya sea en grandeza de los buques, número de esquadras y marinería, ya sea enfin, lo que es más glorioso, en fortaleza y disciplina de los combatientes, o bien en valor y pericia de los Generales, pues que en todos los mares triunfaron. Para dar entre tanto una ligera idea del poder de las naciones con quienes midió sus armas la Corona de Aragón, recopilaremos cronológicamente el número de los armamentos de mayor consideración que los Reyes Anjovinos de Nápoles y las Repúblicas de Venecia, Génova y Pisa aprestaron para varias expediciones *.

Superiores a los Reyes de Nápoles

Quando el Rey D. Pedro III aportó con su armada a Sicilia en el año 1282, Carlos de Anjou, su competidor, tenía en el puerto de Mesina ciento y treinta galeras, según refiere Juan Villani; pero Neocastro, Autor contemporáneo, hace ascender el armamento del Rey de Nápoles a ciento y setenta galeras, sin otros muchos bastimentos menores. A pesar de este formidable poder y de los repetidos esfuerzos que hizo Carlos aquel año y los siguientes ayudado de los Provenzales, perdió la Sicilia, la Pulla, parte

* Véase MANFRONI, *Storia della marina italiana*.

de la Calabria, todas sus armas y sus Generales, padeciendo últimamente el desconsuelo de ver arruinada su marina y en peligro a su propia Capital. Por los años de 1314 el Rey Roberto de Nápoles, empeñado en recobrar la Isla de Sicilia, aprestó una armada de ciento y veinte galeras y doble número de buques de transporte [21]. En 1325 Carlos Duque de Calabria e hijo de Roberto, tentó otra invasión en Sicilia con ciento y trece galeras y otros bastimentos menores, con cuyas fuerzas, acompañado de toda la Nobleza del Reyno de Nápoles, embistió pero infructuosamente a Palermo [22]. En el año siguiente hicieron los Napolitanos otro desembarco en el territorio de Palermo con ochenta galeras y mil caballos, que tubieron la misma suerte [23].

En aquellos siglos no se vieron mayores esfuerzos de ninguna Potencia marítima de Europa, y en el actual son muy pocas las que pudiesen superarlos. A la verdad los Anales del Reyno de Nápoles en la dinastía de los Anjovinos nos presentan una serie de Príncipes dedicados a la marina: a quien sin duda les convidaban la posición geográfica de sus estados de Francia e Italia, la inmensa población de las costas de su península que dominaban a tres mares, y los intereses de los Provenzales y de sus perpetuos aliados los Pisanos y Genoveses, enemigos entonces de la Real Casa de Aragón. Todas estas fuerzas y auxilios combinados alentaban a los Reyes Napolitanos a salir al mar repetidas veces; bien que nunca para remotas conquistas, mas sí sólo para defender sus propias costas, o tentar algunas excursiones en las de Sicilia. Pero casi siempre tubieron estos Soberanos la desgracia de quedar vencidos, sin embargo de juntar a veces las armadas más numerosas que surcaban el Mediterráneo. A todo este poder oponían los Reyes Aragoneses, aunque inferiores en fuerzas, una marina propia y exercitada, a la qual animaban un mismo interés y valor y regía una misma disciplina [24].

Desde aquel punto los Príncipes Aragoneses que se sentaron en el trono de Sicilia, por la necesidad de su propia defensa hubieron de poner su principal atención a la marina: la qual llegó a tener un estado tan floresciente, que en el año 1320 Federico III pudo embiar en auxilio de los Gibelinos de Génova quarenta galeras armadas, las quales unidas a otras once que

[21] Muratori: *Scriptores*, X, p. 872.
[22] *Ibid.*, p. 893.
[23] *Ibid.*, p. 897.
[24] Las armadas de los Reyes Anjovinos eran a la verdad más pomposas que formidables. Ivan montadas de Príncipes y Nobleza inexperta y comúnmente auxiliadas de esquadras Genovesas y Provenzalas. Las primeras eran temibles quando peleaban por si y para si: y las segundas no estaban muy acreditadas para los combates. *Enrique de Mar* y *Jacobo Busson*, el uno Genovés y el otro Provenzal, son los dos Generales que más suenan en las armadas de los Reyes Napolitanos; y ambos fueron derrotados por los Aragoneses en varias partes.

aprestó aquella célebre facción, destruyeron a Ischia y Policastro, y bloquearon a la Capital de aquella Señoría [25]. Ya los antiguos Reyes Normandos de aquella Isla, que hoy no tiene ni comercio ni marina, se habían hecho respetables en otros tiempos por sus fuerzas marítimas. Guillermo I por los años 1158 emprendió una expedición contra Negroponte con ciento setenta galeras, y veinte y quatro drómonas [26]: y en 1175 puso otra vez al mar una armada de ciento y cincuenta galeras y doscientas cincuenta drómonas, con las quales bloqueó y estrechó la ciudad y puerto de Alexandría, en Egypto [27].

Ribales de Venecia, Génova y Pisa

Por lo que mira a Venecia, Génova y Pisa, el que pasare la vista por los fastos navales de estas tres poderosas Repúblicas, verá quán antiguo era el origen de su poder marítimo, quánta la grandeza de sus armamentos y el número de sus expediciones, que se repitieron por espacio de tres siglos [28]. En aquellos tiempos, como hubiesen sido las primeras naciones que con actividad e inteligencia cultivaron todo el comercio de Oriente, llegaron a ser las únicas que con exclusión de las demás, dictaban leyes al Mediterráneo: hasta que los Reyes de Aragón, habiendo formado por los progresos del tráfico y situacion ventajosa de sus dominios ultramarinos, una gran potencia marítima, y aprovechándose para su acrescentamiento de las recíprocas derrotas de aquellas tres antiguas e implacables ribales, partieron con ellas el imperio de los mares. Aquellas tres opulentas naciones cuentan sus expediciones desde el siglo XI, en que las Cruzadas abrieron una gloriosa carrera a su marina, esto es, dos siglos antes que la Corona de Aragón hubiese embiado sus armas a conquistas remotas. Pisa acabó de hacer papel a fines del siglo XIV, y Génova desde fines del siguiente dexó de figurar como Potencia de primer orden. Sólo Venecia, por su posición geográfica y solidez de su Constitución política, dirección de su comercio y sabiduría de sus tratados, mantuvo el antiguo esplendor de su tráfico y la reputación de sus Armadas [29].

[25] MURATORI: *Scriptores*, X, p. 872.

[26] Voz griega, que corresponde a la *tarida* del latín baxo; ambos eran baxeles para transportar cavallos y municiones de guerra.

[27] MURATORI: *Scriptores*, XII, p. 291.

[28] En el Apéndice n.º 29 se pueden ver las listas cronológicas de los mayores armamentos de aquellas tres Repúblicas.

[29] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 952 y siguiente. Según Marino Sanuto, en una Memoria que el Dux Thomás Mocénigo presentó al Senado en el año 1420 acerca de los perjuicios

Acaso los Reyes de Aragón, encerrados entre montañas como los de Navarra, nunca hubieran salido de sus estrechos y obscuros límites a dilatar sus dominios y extender la fama de su nombre a países remotos, si el Condado de Barcelona, incorporándose con su Real Corona, no les hubiese abierto una Provincia marítima, mercantil por necesidad y guerrera por constitución. De ella recibieron desde luego aquellos Soberanos el impulso y las fuerzas necesarias para llevar la gloria y terror de sus armas a Mallorca y Valencia.

El carácter arrojado de los Catalanes y su largo exercicio en la navegación convidaron a sus Reyes a pasar el mar, y a tentar expediciones contra las Naciones más fuertes y belicosas del Mediterráneo, entre las quales adquirieron el respeto y renombre, que otros Príncipes admiraron sin poderlos jamás igualar. Los Reynos de Mallorca, Sicilia, Cerdeña, Córcega y Nápoles, que han sido hasta el siglo presente Provincias de la Monarquía Española, fueron trofeos de las armadas Catalanas, mandadas por sus propios Reyes en persona. La rapidez y fortuna de aquellas conquistas, de tal modo los habían familiarizado con las empresas marítimas, que de quince Soberanos consecutivos que cuenta la Cronología desde el Príncipe de Aragón D. Raymundo Berenguer IV hasta D. Fernando el Cathólico, sólo D. Fernando el Justo dexó de gobernar expedición naval.

Superiores a los de Inglaterra

Una serie de tales Príncipes, célebres por tantas hazañas marítimas, no la ofrecen los Anales de ningún otro Reyno. La historia de Inglaterra * sólo nos presenta seis o siete Soberanos en igual intervalo de tiempo, que emprendiesen en persona guerras ultramarinas: y aun estos viages casi se reducían a pasar el estrecho de Calais, o el canal de la Mancha para defender su patrimonio en Normandía y Güiena, o hacer algunos desembarcos de tropas en las costas de los Franceses, sus vecinos: quienes al fin les arrebataron de las manos las grandes posesiones del continente. Sólo la Irlanda, entonces bárbara y destituida de fuerzas propias y de auxilios forasteros, es la única conquista que ha quedado en memoria de las antiguas expedi-

que se atrahería la República si se coligase con los Florentines contra el Duque de Milán, leemos que en aquella sazón contaba Venecia 36 mil marineros nacionales; 300 naves de alto bordo; 45 galeras armadas, y 300 bastimentos menores de cabotage.

* Véase Clowes, *The Royal Navy*.

ciones Británicas, que jamás salieron de los mares de su imperio. Por lo contrario, vemos que todas las adquisiciones ultramarinas y remotas que hicieron las armas Aragonesas, se conservaron baxo su pabellón hasta nuestros tiempos, a pesar de los repetidos esfuerzos de los Franceses, Napolitanos, Pisanos y Genoveses.

Si se ha de decir verdad, los Ingleses nunca tubieron marina militar hasta el reynado de Enrique VIII. La primera embarcación de guerra que se construyó fue en el año 1502: para cuyos costos dio su antecesor Enrique VII catorce mil libras, a la qual pusieron el nombre de *Grand Henry*. Hasta entonces las Armadas de la Corona se habían formado de buques mercantes, que de orden del Rey se alquilaban o embargaban en todos los puertos, y las Ciudades debían aprontarlos armados y tripulados. Así, pues, para sostener estos armamentos con naves de guerra se recurría siempre a las esquadras estipendiarias de galeras Genovesas o Venecianas: cuyo recurso continuó desde Eduardo II hasta Enrique VIII: de tal manera que aún en tiempo de este riquísimo y despótico Monarca la marina se mantenía en un estado tan atrasado, que cuando quiso aprestar una esquadra, se vio precisado a alquilar navíos en Hamburgo, Lubec, Danzick, Génova y Venecia. El reyno de Escocia, aunque rodeado de mar, nunca fue potencia marítima; pues la primera esquadra que echó al agua, fue la que se armó en 1513 en auxilio de la Francia. A la verdad podemos decir que la Isla Británica jamás fue respetable por su marina propia y nacional: pues aun quando los Reyes de Inglaterra se servían de los subsidios de sus vasallos, sacaban sus mayores fuerzas navales de las posesiones ultramarinas. Bayona, Burdeos y Calais, planteles entonces de famosos corsarios, hacían servicios muy señalados e importantes. En vista de tales hechos y de tan miserables recursos, la historia, que los ha pasado a la posteridad, nos debe hacer concebir una pobre idea de la antigua marina inglesa: cuyo deplorable atraso y abandono un escritor político [30] de aquella nación pinta con su natural franqueza e imparcialidad. Sólo la Reyna Isabel empezó a poner las fuerzas navales sobre un pie más respetable [31]. Desde principios de su reynado llegó a formar una marina propia, ya con buques que hizo construir

[30] Hume: *Histoire de la maison de Plantegenet.*

[31] No por eso se crea que la marina de la Reyna Isabel puede ser comparable con la de la Reyna Ana, ni de sus sucesores. En 1582 el número de baxeles ingleses ascendía a 1232, bien que de éstos sólo 270 pasaban de 18 toneladas. Así es que el número de marineros en todo el reyno no excedía de 14285, el qual llegó a ser triple en el año de 1640.

Quando Isabel murió en 1603, dexó 42 baxeles de guerra, es verdad; pero de éstos sólo quatro llegaban a 40 cañones, 2 de porte de mil toneladas, 23 de 500 arriba, algunos de 50,

a su costa, ya con los que fabricaron los comerciantes, bastante capaces para armarlos en guerra en casos de necesidad.

Superiores a los Reyes de Francia

Las historias de Francia * nos ofrecen pocas expediciones marítimas dirigidas por sus Reyes: sólo leemos los tres viages a la Tierra Santa de Luis VII, Felipe el Augusto y Luis IX el Santo. Estas expediciones, amás de haberse formado con esquadras mercenarias [32], nunca llevaron por obgeto la conquista de nuevos estados para acrescentamiento de su corona; sino el zelo de la piedad christiana, que entonces excitaba el heroísmo militar de todos los Príncipes que querían señalar su valor. Por otra parte, se ha observado que aquella vasta Monarquía, sin embargo de señorear al occéano y al mediterránco con dilatadas costas de su continente, cuidó tan poco del estado y progresos de su marina nacional, que todas sus armadas se componían casi siempre de naves auxiliares o estipendiarias de otras Potencias [33]: así es que siempre perdió las batallas más importantes. Por consiguiente, bien podremos asegurar que los Reyes de Francia no conocieron el mar ni dilataron sus dominios por medio de este elemento; mas, por otra parte, la extensión de su Monarquía en tierra firme, siendo más unida y sólida, fue tanto más feliz y duradera.

y muchos también de 20. El total de cañones que montaba toda esta marina Real no pasaba de 774. En el año 1588 aún no se habían podido contar más de 5 navíos tripulados por la nobleza y los puertos, que pasasen de 200 toneladas. Y según refiere el cavallero CHILD, los Ingleses no tenían en el reynado de Carlos I tres navíos mercantes de 300 toneladas, quando en el de su hijo Carlos II llegaron a contar más de 400 de aquel porte, efecto de la famosa Acta de navegación de 1660, desde cuya época empezó a ser formidable el poder naval de la Gran Bretaña, hasta tener la arrogancia de intitularse, en menosprecio de las demás Potencias, Señora de los mares.

32 Luis VII sin duda carecía de marina propia, pues fue por tierra a Constantinopla y para pasar desde Satalía a Suria tubo que alquilar bastimentos a los Griegos.

Felipe el Augusto no sólo no llevó esquadra nacional, pero ni se embarcó en puerto de sus dominios. Fuese a Génova en persona, donde aprestó a su sueldo una armada de aquella Señoría.

San Luis, aunque es verdad que para su primer viage habilitó a su costa el puerto de Aguas-muertas en Languedoc, también lo es que la esquadra con que se hizo a la vela era suministrada por Génova. El segundo viage para Túnez también se preparó en Aguas-muertas; pero con otra esquadra estipendiaria de los Genoveses. Véase VELLY: *Histoire de France*

33 LEDARD: *Histoire naval d'Angleterre*, I. p. 111-113. En las armadas de Francia, así como en las de Inglaterra, había siempre naves o galeras estrangeras que tomaban a su sueldo, ya genovesas o venecianas, ya flamencas, bretonas o españolas.

Felipe de Valois, desde el año 1339 se sirvió en todas sus empresas de naves genovesas y españolas la mayor parte, pero los capitanes y oficialidad eran casi todos de la primera nación. Parece que las Potencias del occéano en aquellos tiempos necesitaban la dirección de los marinos del Mediterráneo, a lo menos para el uso de las galeras y otros buques de abordage, en cuyo manejo fueron siempre aventajados.

* Véase RONCIÈRE, *Histoire de la marine française.*

Superiores también a los de Castilla

Las crónicas de Castilla tampoco nos ofrecen conquistas ultramarinas: pues sus Reyes apenas conocieron las empresas navales *. Como el continente les ofrecía de continuo un dilatado campo de gloria y hazañas a su valor, las fuerzas terrestres, de que necesitaron principalmente para arrebatar de manos de los Moros sus antiguas usurpaciones, y sugetar las provincias rendidas, ocuparon siempre la atención y cuidados de aquellos Príncipes. Sólo el Rey D. Pedro fue el Soberano intrépido que pisó el mar occéano y mediterráneo con marina propia, aunque reforzada siempre de esquadras auxiliares o mercenarias, bien fuesen de la Señoría de Génova, o bien de Portugal o del Moro Granadino; mas también hemos de confesar que los mayores esfuerzos de aquel Príncipe se reduxeron por fin a algunas excursiones en las costas de Valencia y Cataluña. Los demás armamentos de los reynados anteriores y siguientes se dirigieron en especial a la guardia del estrecho en los célebres sitios de Gibraltar, Algeciras y Tarifa. Sin embargo, de haber tenido siempre los Reyes de Castilla marina nacional, pues las costas Cantábricas abundaban en excelentes navegantes, y Sevilla era el Departamento general de las esquadras sutiles de la Corona, se ha observado y estrañado al mismo tiempo, que desde San Fernando muchos de los Almirantes y Generales de mar más señalados fuesen Genoveses [34].

Superiores a los de Portugal

Portugal tampoco cuenta entre sus Soberanos Reyes dedicados a mandar expediciones navales; así, pues, las empresas marítimas de aquel Reyno no merecen la atención de la historia hasta el tiempo de Alfonso V: época de las navegaciones athlánticas, que en lo venidero hicieron a los Portu-

[34] *Raymundo Bonifaz* fue Almirante de San Fernando en el sitio de Sevilla.

Benito Zacharías lo fue de D. Sancho IV en las expediciones contra Tarifa y Algeciras, en cuyo bloqueo mandaba 13 galeras.

Gil Bocanegra fue Almirante del Rey Don Alonso el Onceno, y en el asedio de Algeciras mandaba la armada de Castilla este mismo General, en 1342.

Este mismo Almirante lo fue también del Rey D. Pedro, y mandaba la armada que en 1359 salió de Sevilla contra el Rey de Aragón, en cuya expedición servían de Capitanes un hermano y dos hijos suyos, y otros marinos Genoveses.

* Véase Fernández Duro, *La marina de Castilla*; Salas, *Marina española*; Martínez Guitián, *Naves y flotas*; Fernández-Villamil, *La Escuadra de Galicia*; Ballesteros, *La marina cántabra, y San Fernando y el almirante Bonifaz*; Lopez, *Alfonso el Sabio*, y *Genova Marinara*; Pérez Embid, *El almirantazgo de Castilla*; Ayón, *La conquista de Sevilla y el primer almirante de Castilla*; Saralegui, *Silueta del almirante Jofre de Tenorio*.

gueses famosos y temibles en África y en el Oriente, dueños de las riquezas del Asia y autores de una de las mayores revoluciones políticas del orbe. Las conquistas de los Portugueses y la atención a su marina empezaron en el siglo XV *; y los promovedores de los descubrimientos fueron los Reyes D. Alfonso y D. Manuel; pero de todos aquellos Soberanos sólo Alfonso V y D. Sebastián dirigieron en persona expediciones ultramarinas, bien que éstas no pertenecen al período de la baxa edad que comprehenden estas Memorias.

Superiores a los príncipes del Norte

Los Príncipes del Norte en aquellos tiempos todavía tenían su marina imperfecta, pero la que bastaba para divertir su ferocidad y piratería en el Báltico y mares septentrionales, o para emprender expediciones contra los arenques y ballenas **. En los mares de la Alemania era respetado por aquellos tiempos el pabellón de los Duques de Brabante y Condes de Flandes, que hallándose dueños de un país que era entonces el taller floresciente de la industria Europea y el emporio general de las producciones del norte y del mediodía, abundaban en marinería y buques para alquilarlos unas veces a la Inglaterra, y otras a la Francia para sus continuas y recíprocas guerras.

Recorriendo pues el estado general de la marina de Europa en los quatro últimos siglos de la edad media; de necesidad se ha de confesar que sólo Aragón produxo Reyes victoriosos en el mar, y familiarizados con las expediciones navales: y que aquella Corona digna ribal de las tres Repúblicas más poderosas de Europa, Venecia, Génova y Pisa, se hizo obsequiar de la primera y temer casi siempre de las demás.

* Véase *História da marinha portuguesa.* Aspectos económicos relacionados con la marina en *Descobrimentos portugueses* y en las obras de Magalhaes Godinho, *Documentos sobre a Expansão, Problemas da origen,* e *História económica e social.*

** Véase Heinsius, *Das Schiff der Hansischen.*

CAPITULO I

DE LAS ATARAZANAS DE BARCELONA

De esta famosa Oficina náutica, que desde el reynado del Rey D. Jaime I de Aragón hasta nuestros tiempos ha sido el principal Astillero de las galeras de la marina Real, hacen mención varios monumentos e historias nacionales, unas veces con el nombre de *Aradzana*, o *Tersana*, y otras con el de *Drassanale*, o *Tarazana*, que todos se derivan de Dársena, voz alterada de la lengua Árabe, de la qual tomaron muchas palabras el antiguo comercio y marina del Mediterráneo *.

Antigüedad del Arsenal

La época del establecimiento de las Atarazanas en Barcelona no se debe fixar en la antigüedad de la fábrica actual, pues ésta no pasa de quatro siglos. La existencia de este Arsenal, muy anterior a la última planta, se halla atestiguada por varias memorias. Primeramente por la Cédula de D. Jayme I, expedida en 1243 para señalar la demarcación de la ribera de dicha ciudad, se prefija por límite a la vanda de occidente a la citada Atarazana en el mismo sitio que hoy ocupa [1]. Se encuentra después otra memoria de su existencia, y de la misma situación baxo el nombre de *Darciana*, en la demarcación del barrio que por decreto del Vicario Real se destinó en 1255 al gremio de los tintoreros y batidores de cotonías [2]. Últimamente hace tam-

[1] Col. Dip., n.º 9.
[2] Col. Dip., n.º 12.

* Sobre el edificio de las atarazanas véase Filangieri y col., *L'architecture gothique civile*, p 28-36; Ainaud-Gudiol-Verrié, *Catálogo monumental*; Carreras Candi, *Les dreçanes barcelonines*; Torres Morell, *Las atarazanas reales*; Torres Balbás, *Las atarazanas de Barcelona*; Florensa, *Las atarazanas de Barcelona*; Moliné i Brasés, *Les costums marítimes de Barcelona*, apéndice XII; Bofarull y Sans, *Antigua marina catalana*, páginas 22 y siguientes.

bién mención de ella el cronista Montaner, según hemos visto más arriba, quando habla de la expedición del Rey D. Pedro III a Sicilia por los años de 1282; y quando escribía su Crónica, es a saber, quarenta años después, supone que en la Atarazana de Barcelona podía entonces el Rey Don Jaime II tener a la vez veinte y cinco galeras resguardadas y cubiertas.

Su reedificio y ampliación

Sea lo que fuere de los principios de este Arsenal, lo cierto es que en el reynado de D. Pedro III esta obra se había ya adelantado mucho sobre la misma planta y asiento que tubo después, bien que con mayor magnificencia. Esta renovación o ampliación no se efectuó hasta el año 1378 en virtud de un ajuste transigido entre el Rey D. Pedro IV y el Magistrado de la ciudad [3] para proseguir y costear la nueva fábrica. Entre los diez capítulos de que consta aquella concordia, se expresa: que la ciudad ofrece por mera liberalidad en beneficio de la causa pública, y utilidad común del Rey y de sus Reynos, diez mil florines de oro de Aragón, con la condición que por parte de S. M. se añadan siete mil: cuya suma total se había considerado necesaria para murallar, fortificar y defender con su foso la Atarazana por la vanda que mira a Monjuy, conforme a la obra que estaba ya principiada. Además, para resguardo y conservación de las galeras, que estaban entonces expuestas a la inclemencia del temporal, y para el correspondiente abrigo del astillero y de los trabajadores, otorgó la ciudad techar dicha fábrica, y cubrirla de estaño [*], sosteniéndola con pilares y arcos de sillería, al modo que se había empezado en tiempo del Rey D. Pedro III (antes del año 1284): y para la conservación de dicha cubierta se asignaron mil sueldos anuales de dotación al Alcayde de las Atarazanas. También se trató entonces, como cosa precisa, de la construcción de almacenes para guardar las armas, aparejos y demás pertrechos de las esquadras sutiles, y de la fábrica de oficinas destinadas a las labores de los remolleros, corazeros y otros artífices del arsenal. Y aunque este establecimiento era para el servicio de la marina Real, la ciudad ajustó en esta ocasión el permiso de poder construir y guardar en él sus galeras y otros bastimentos de guerra [4].

[3] Los Concejales contratantes, que componían en aquel año el cuerpo Municipal de la Ciudad de Barcelona eran *Pedro Ferrer, Galcerando Marquet, Guillermo Ferrer, Bernardo Serra* y *Pedro de Gualbes*.

[4] Col. Dip., n.º 209.

[*] La expresión «que la dita coberta tenga estanya e en condret», que figura en el citado documento 209 de la Col. Dip., no significa, como equivocadamente dice Capmany, «cubrirla de estaño», sino mantenerla estanca, en perfecto estado.

Esta obra parece que no estaba todavía concluida en 1390, pues en este año se acordó cierta capitulación entre el Rey D. Juan y la ciudad representada por sus Magistrados [5]. Trátase en el primer artículo de la ampliación y aumento de dicha Atarazana, de manera que se pudiesen guardar y abrigar en ella a lo menos hasta treinta galeras con todos sus pertrechos; y construir en su ámbito, amás de los edificios y oficinas necesarias, un Palacio para habitación del Rey y de toda su familia. En recompensa de esto, hizo el Rey por su parte cesión perpetua a la ciudad de todo el producto que le pertenecía por derechos de licencias de las naves que se despachaban en su puerto para las partes de Syria y de Egypto, y de las que arribaban a él de retorno de aquel viage, conforme a otra convención ajustada anteriormente entre su Magistrado y el Rey D. Pedro IV en el año 1378. La ciudad, en virtud de esta concesión, debía recaudar estos emolumentos e invertirlos en las obras de dichas Atarazanas, así para los reparos y conservación de su fábrica, como de las galeras Reales, de sus aparejos y demás pertrechos [6].

Sin duda quedaría desde entonces concluido el edificio actual de las Atarazanas, aunque sin vestigios de haberse construido en su recinto ningún Palacio Real: lo que no llegaría a efectuarse por causas que ahora ignoramos. Esto es todo quanto nos ha sido posible investigar acerca de la antigüedad de este arsenal, tan importante a la Real Corona, especialmente quando en el servicio de las galeras consistían las fuerzas de la milicia naval, y antes que el uso de la artillería pusiese a cubierto de los insultos de los enemigos a las embarcaciones indefensas al ancla. Por lo que parece, según se ha podido rastrear, que la primitiva fundación de las Atarazanas de Barcelona se debe fixar acia los primeros años del reynado de Jayme I, en cuyo tiempo empezó a fomentarse la marina Real en Aragón y la construcción de embarcaciones de remos en la referida ciudad, en donde ha continuado hasta principios de este siglo, así por la abundancia y calidad de las maderas y proporción de todos los demás aprestos navales que ofrecía Cataluña, como por la comodidad de los obreros de que abundaba la Capital; así que por estas circunstancias fue siempre el principal astillero de las galeras de la Real Armada.

Como la vicisitud de los tiempos muda en las naciones los usos, las cos-

[5] Los Magistrados que capitularon y componían aquel año el cuerpo Municipal de la ciudad de Barcelona, eran: *Galcerán Marquet, Juan de Vallseca, Juan de Gualbes, Juan de Sabastida* y *Bernardo Bussot.*

[6] Col. Dip., n.º 237.

tumbres, y hasta el valor de las cosas, ya que hemos tratado de algunas circunstancias locales de este arsenal, cosa curiosa será que demos una idea, bien que no rigurosamente exacta, del costo proporcional de las galeras en los siglos pasados, y de cierto ceremonial que se usaba en los casos de la construcción de una esquadra. A propósito de esto trasladaremos aquí una sencilla relación inédita [7], no menos curiosa por su materia que por su antigüedad, cuyo contexto traducido literalmente en castellano es el siguiente: «El Rey Alfonso arribó de Nápoles a Barcelona: y de allí a poco tiempo a los 21 de Diciembre de 1423 dicho muy alto Señor Rey, y los Concelleres Felipe Ferrera, Galcerán Carbó, Bernardo Serra, Guillermo de Soler y Baltasar de Gualbes, pusieron y fixaron en la Atarazana del mar quillas para doce galeras: esto es, el Señor Rey para seis, y los Concelleres, para otras seis; mas sólo se prosiguió entonces la construcción en dos de ellas, que quedaron acabadas a fines de Julio de 1424. Los maestros constructores de aquellas dos fueron Arnaldo Romeu y Bernardo Lloberas; y los dos maestros calafates Bernardo Muy * y Pedro Massanet. El Domingo 13 de Agosto de dicho año fueron benditas, y en esta función estubo presente el dicho Señor Rey D. Alfonso con los Concelleres, y el Señor Obispo de Gerona, quien celebró la misa, y bendixo las referidas galeras: y Pedro Parrí, marinero, voceó la buena palabra: *Dios los mantenga para pelear contra Turcos y Franceses*, y respondieron todos los circunstantes: *así sea*». Refiérese también extensamente la circunstancia de haber los Concelleres, o Magistrados municipales, dado en el acto de fixar dichas quillas cada qual el primer martillazo a su galera. Estos actos bien podían ser ceremonias en su execución; mas su espíritu, dirigido todo a honrar y animar la marina, debían producir los saludables efectos de su loable institución. No es otro el medio que en la China practica todos los años el Emperador en la abertura de las tierras, guiando con su propia mano el arado, para dar fomento y aprecio a la agricultura, cuya alta estimación es seguramente en aquel Imperio el efecto de una pura ceremonia.

[7] Sácase de un Libro manuscrito extendido por *Francisco Vilar*, Secretario del Racional del Ayuntamiento de Barcelona desde el año 1585, que se conserva en el Archivo de dicha Ciudad con este título: *Libre de algunas coses asanyalades succeydes en Barcelona, y altres parts. 1583.* * El manuscrito que Capmany atribuye a Francisco Vilar es la obra de PERE JOAN COMES, de igual título, publicada en 1878 por J. Puiggarí. Capmany introdujo algunas variantes al traducir el texto o utilizó una versión distinta de la del original del A. H. M. En las bibliotecas barcelonesas existen diversas copias manuscritas de esta crónica.

* *May*, transcripción errónea por *Manet*.

Del valor de una galera armada

Sería investigación muy oportuna e instructiva, pues se ha tratado de la construcción de las galeras antiguas, el dar alguna noticia del valor en que se regulaban estos buques, y de los costos ordinarios de su manutención *. Por los dos pasages siguientes podrá cualquiera tomar bastante conocimiento para hacer esta regulación. El Rey Don Pedro IV, queriendo restituir a la ciudad de Barcelona dos galeras que ésta le había prestado para la armada de Poncio de Santapau (la que en 1351 combinada con la de Venecia peleó con los Genoveses en el Bósforo de Thracia); y considerando por otra parte, que las que estaban destinadas en sus Reales Atarazanas para dicha restitución, se habían incorporado a la armada de Bernardo de Cabrera (la que en 1353 salió contra los Genoveses, y los batió en las aguas de Cáller); mandó por su Real decreto [8], dado en Perpiñán en 1356, que se pusiesen en poder del Magistrado municipal dos galeras llamadas *sutiles*, de las mejores que se hallasen en el arsenal, completamente aparejadas y pertrechadas: estimando a cada una a razón de mil ciento y cincuenta libras barcelonesas [9], según estaba antes ajustado. Hallándose el infante D. Martín de Aragón por los años 1392 en Portfangós, acalorando la reunión de la armada con que debía pasar a Sicilia, firmó carta [10] de débito ** de quatro mil y seiscientos florines de oro de Aragón [11], a favor de Pedro Monrós, Ramón Cañellas y Ferrario Berenguer, comerciantes de Barcelona, por el valor de la galera denominada *Santa Eulalia*, que le habían vendido para la expedición. Esta galera sería de las que llamaban *gruesas*: pues su precio excede en más del doble al de las *sutiles*.

[8] Col. Dip., n.º 176.

[9] Cada libra Barcelonesa, que consta de 20 sueldos, y éstos de 12 dineros, se puede regular por un escudo de vellón y 20 maravedises.

[10] A. C.: *Cartas Reales*, I, n.º 35.

[11] Cada florín valía entonces once sueldos Barceloneses, y reduciendo éstos a vellón, podían componer un total de 27 mil reales. Regúlese esta cantidad ahora por el valor octuplicado que tiene el dinero actualmente en Europa respecto al siglo XIV, y se sacará un total de doscientos mil reales de vellón poco más o menos.

* Documentos contables o de interés económico referentes a galeras en los apéndices de SALAS, *Marina española*; CARRERAS CANDI, *La Creuada (1269-1270)*, que contiene la transcripción del «Llibre de racions de l'Orient»; RUBIÓ I LLUCH, *Diplomatari*, en especial los docs. núms. 208, 209, 475, 516, 517, 522, 707; ARRIBAS, *La conquista de Cerdeña*, cap VII-IX y ap. XIX; FERNÁNDEZ DURO, *Una escuadra de galeras*; HUICI, *Las cuentas de Roger de Lauria*; ZUNZUNEGUI, *Las cuentas de las galeras*; VIVES, *Les galeres catalanes*, y *Galeres catalanes al Papa Urbà V*; RIUS, *Galeres catalanes al servei de Benet XIII*; SANS BARTELL, *Colección Diplomática*; BOFARULL Y SANS, *Antigua Marina*. Véase también la bibliografía citada en el cap. II. En el cap. V, parte I, t. III, Capmany amplió las noticias sobre el coste de fabricación y manutención de las galeras.

** Fechada en Sant Feliu del Llobregat a 7 septiembre 1397 según OLIVERAS, *Cartas reales*, doc. 395, p. 157.

La manutención de una galera armada

Por lo que mira a los costos de la manutención de un galera armada y tripulada, éstos variarían precisamente con proporción a los tiempos y magnitud de los buques. En la esquadra que aprestaron los Comunes de Cataluña en 1342, compuesta de treinta galeras que ofrecieron al servicio del Rey D. Pedro para la expedición que preparaba contra el de Mallorca, se destinó un fondo de cincuenta mil libras para la manutención de un año de todo este armamento. Esta cantidad, distribuida en los treinta vasos, correspondía a razón de mil seiscientas sesenta y seis libras por cada uno: como si dixéramos a corta diferencia, a ciento y quarenta mil reales de vellón en los tiempos presentes. En las Cortes que celebró en Barcelona Felipe III en el año 1599, se suplicó a S. M. por parte de la Diputación del Principado de Cataluña, licencia para armar quatro galeras contra los pyratas Berberiscos, que tenían infestadas sus costas; y en el cómputo de los gastos para manutención de dicha esquadra en todo un año, se regularon quince mil libras por cada galera [12]. Admira a la verdad el aumento tan considerable que había tomado la masa del dinero en el espacio de dos siglos y medio, quanto más que el descubrimiento del Nuevo Mundo apenas contaba uno *: si ya no es que habiendo crecido los buques en su magnitud o solidez a causa del uso de la artillería, se hubiese aumentado también el número de raciones, oficios y sueldos. Pero de todos modos que esto se considere, siempre aparece una diferencia muy notable en esta parte.

[12] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXXIX, p. 316 y sig.

* Sobre revolución de precios en España véanse las obras de Hamilton, *American treasure*, y *El florecimiento del capitalismo*. Amplia información bibliográfica y estado actual de la cuestión en Nadal, *La revolución de precios*.

El único estudio sobre precios en Barcelona durante el siglo XVI es el de Giralt y Raventós, *En torno al precio del trigo*.

CAPITULO II

DE LOS NOMBRES Y CAPACIDAD DE LOS BASTIMENTOS ANTIGUOS DEL MEDITERRÁNEO

TRATÁNDOSE de la marina de los antiguos Catalanes, cosa oportuna será exponer, en quanto lo permite lo obscuro e intrincado de la materia, todas las noticias que una porfiada investigación ha podido desentrañar y aclarar acerca de los varios nombres, porte, uso y servicio de las embarcaciones de la edad media, señaladamente de las de remos, con las que se hicieron famosos y formidables los Barceloneses *. Aunque entonces en el Mediterráneo eran a corta diferencia comunes a todas las ciudades marítimas unos mismos bastimentos; no por eso dexan de encontrarse tal qual vez algunas especies de baxeles de construcción distinta, si ya no es que sólo consistiese la diferencia en su diversa denominación, peculiares a ciertos pueblos, y preferidos por ellos, bien fuese para la guerra, o bien para la navegación mercantil.

Varios nombres de embarcaciones

Uno de los documentos más antiguos en orden a las diferentes clases de embarcaciones adoptadas por los Catalanes es la historia que compuso de su propia vida y hechos el Rey D. Jayme I de Aragón, llamado el Con-

* Los caps. III, V y VII, parte I, t. III, amplían notablemente la información sobre la terminología y características de las embarcaciones antiguas y medievales. Sobre nomenclatura naval véase JAL, *Glossaire Nautique*, discrepante en algunos puntos de Capmany. Aunque especialmente referido a la marina de vela ochocentista, puede ser de utilidad la consulta de AMADES-ROIG, *Vocabulari de l'art de la navegació*.

quistador. Quando describe el armamento que aprestó en los puertos de Cataluña en 1228 para la conquista de Mallorca nombra y especifica *galeas, galiotes, Lenys* [1], *corces, brisses* o *búrcias, naus* y *taridas* [2]. Los quatro primeros eran bastimentos de remos, armados y destinados para pelear; y los tres últimos servían para transporte, en especial las *taridas*, conocidas con este nombre en todo el mediterráneo, cuyo principal destino era la conducción de caballos y máquinas bélicas en todas las expediciones marítimas. Otro de los monumentos que nos ha conservado la antigüedad acerca de los varios nombres de baxeles, de que hacían gran uso los Catalanes principalmente para la guerra, son las ordenanzas de corso y armada insertas en el Libro del Consulado del mar, y dispuestas desde mediados del siglo XIII. En ellas se leen los nombres de *nau, galea, fusta manca* y *sagetia* [3].

Conforme la navegación crecía por los progresos de la contratación marítima, crecía también y se mejoraba la construcción naval en todas partes. La necesidad de la guerra y la economía del comercio, fértiles siempre en invenciones, no menos que la experiencia que las perfecciona todas, idearon nuevos buques, variando su estructura y magnitud según lo exigían la extensión de los viages, la grandeza de las expediciones y la naturaleza de los diversos mares que cada vez se descubrían. Por lo que respecta a Cataluña, se echa de ver cómo se ivan multiplicando los nombres y clases de los bastimentos desde el siglo XIII. En una Real Provisión [4] sobre los derechos que se adeudaban en el puerto de Tamarit de la costa de Tarragona, dada en el año 1243, se encuentran nombradas mucha variedad de embarcaciones: entre otras los leños de bandas *ligna alsata*, y los leños corridos *ligna plana*, que hacían entonces el comercio de cabotage desde los puertos de la Provincia hasta Murcia. Allí mismo se especifican otros buques, como *naves, guarapos, xalandros, buscios* [5], *nizardos*, con los quales se hacía el tráfico a

[1] Esta especie de bastimento, conocido con el nombre de *lignum* o *lembus* en latín baxo y con el de *legna* entre los Italianos, parece fue nave propia del Mediterráneo, pues sólo en antiguas Crónicas de Cataluña, Génova, Pisa y Venecia se hace mención de ellos desde el siglo XII.

[2] Especie de tartana grande, llamada *tarida, tarides* y *tareta*. También parece fue bastimento propio del Mediterráneo, y conocido desde el siglo XII. Consta haberse servido de él los Venecianos, Genoveses, Sicilianos, Napolitanos, así como otros varios pueblos de aquel mar.

[3] Especie de barca sutil, propia también del Mediterráneo, de la cual hacen mención las Chrónicas desde la primera Cruzada con el nombre de *sagittea, sagetia* y *sagittis*, y la suponen usada por los Pisanos, Sicilanos, Genoveses y Provenzales. Refieren los *Anales de Caffaro* que en el año 1100 Balduino, Rey de Jerusalén, se juntó en el puerto de Joppe con los Genoveses, llevando consigo dos saetías.

[4] Col. Dip., n.º 8.

[5] Especie de naos de la mayor magnitud para llevar mucha carga, de forma semejante a un tonel. Eran buques de tres palos, y usados particularmente en el Mediterráneo desde el siglo XII. Consta por las antiguas Crónicas haberse usado en Chypre en 1179 con el nombre

Berbería, Levante, Mallorca y Andalucía, ocupada entonces de los Árabes. Los referidos buques, así como los leños de bandas, no podían usar de remos: pues parece que por su construcción y costado eran destinados para los viages largos.

Entrando el siglo XIV hallamos multiplicado el número de baxeles con otras denominaciones, como eran las *cocas* [6] y los *baleneros*. En unas Ordinaciones [7] que dispuso el Magistrado de Barcelona en 1315, para arreglar la contribución que se trataba de imponer sobre las embarcaciones que fondeaban o partían de aquel puerto, se especifican y gradúan en esta forma: *naves*, que siempre fueron los mayores buques; *cocas*, de dos y de tres cubiertas algunas; *leños de bandas*, o bien fuesen de alto bordo; *leños gruesos* de una cubierta; *galeras* mercantes; *barcas* [8], *leños* sencillos y *góndolas*, que eran bastimentos menores de cabotage o costeros. En la expedición que salió mandando contra Cerdeña en 1321 el Príncipe de Aragón D. Alonso, dice el Archivero Real Carbonell, que por el mes de Mayo partió de Barcelona con treinta galeras y un gran comboy de *naves*, *cocas* y otros baxeles. Refiere el mismo Cronista que la armada que en 1313 partió de Port-fangós mandada en persona por el Rey D. Pedro IV, se componía de muchas *naves*, *galeras*, *barcas*, *leños* y otros bastimentos.

En la batalla de Cerdeña, que en 1353 ganaron a los Genoveses las esquadras combinadas de Aragón y Venecia, nombra Matheo Villani entre los baxeles de los Catalanes tres clases de galeras, esto es, *gruesas*, *sutiles* y *uxeres* [8 bis]. De estas tres especies de bastimentos de remos, de los quales los uxeres parece eran los más pesados, y los que se colocaban en el centro de

de *buscia*: y por aquel mismo tiempo en Syria con el de *bucca*; y con el de *burcia* en la esquadra del Rey Ricardo de Inglaterra quando aportó a Sicilia.

[6] Especie de nave también de primera magnitud, que los Ingleses llamaron *cogs*, y los Franceses *cocque*, de la figura de la concha.

Este género de construcción se inventó probablemente en el Occéano, pues en Matheo de Westminster, Matheo de Paris y Thomás Walsingham se hace mención de estos baxeles desde el año 1066, como propios de los Normandos, y después de los Ingleses y otros.

Tampoco fueron desconocidos en el Levante desde el siglo XII, según Jacobo de Vitri en su *Historia Orientalis*, los *Estatuta Massiliæ* y la *Historia Hierosolimitana*. Luego después o se perdió su uso o mudaron de nombre, pues se halla que en 1304 unos Bayoneses introduxeron en el Mediterráneo estos buques como cosa nueva; y que fueron adoptados por los pueblos mercantiles de este mar.

[7] Col. Dip., n.º 97.

[8] Eran bastimentos menores, llamados también *Scaphæ*, del Griego. Por su etymología algunos suponen fueron inventados en *Barca*, ciudad de Africa, y el Arzobispo Don Rodrigo Ximénez de Rada: *De Rebus Hispaniæ*, lib. I, cap. V, que lo fueron en Barcelona. Debe considerarse como chalupas en su origen y primitivo uso.

[8 bis] Estos bastimentos, conocidos baxo del nombre de *Usceria* o *Uscheria*, navegaban a remo y a vela, y venían a ser unas galeazas disformes, que servían principalmente para transportar caballos en las expediciones; bien que se hacía uso de ellas en los combates, fortificándolas con castillos redondos.

la línea en un combate, hacen freqüente memoria todas las Crónicas de la baxa edad. Desde principios del siglo XV en adelante encontramos conservados los nombres de *naves, leños, barcas, saetías, galeras*, como buques que servían para el comercio: y para este mismo destino se leen desde aquella época especificados otros baxeles con la denominación de *galeazas*, cuya construcción es la primera vez que se nombra entre los Catalanes [9]. En el año 1438 concedió el Rey D. Alfonso V al Magistrado de Barcelona facultad de imponer cierto derecho de ancorage para la construcción y conservación del nuevo puerto; y entre las embarcaciones que en aquel Real Privilegio [10] se sugetan al impuesto, se nombran: naves, galeras, galeotas, fustas, bergantines [11] y otros baxeles así de vela quadra como latina. A mediados del siglo XV leemos en los apuntamientos [12] de las embarcaciones nacionales, que fondeaban en la playa de Barcelona por los años 1448, los nombres de *barca, leño, tafureya, laúd*. Todos éstos eran bastimentos menores de comercio: en particular las barcas y laúdes, que hacían el cabotage de la Provincia, según aparece en aquel antiguo documento. En otros instrumentos y memorias pertenecientes al mismo siglo, se hace mención de otra especie de embarcaciones, llamadas *panfiles, rampines, caravelas*, cuya antigüedad no pasa del siglo XIV, y los dos primeros fueron desconocidos ya entrado el XVI. Sin embargo hallamos que los Genoveses conocían los *panfiles* a fines del siglo XIII; pues según testimonio de Caffaro en sus Anales, ocho de dichos bastimentos ivan en la armada que salió del puerto de Génova en el año de 1284 contra los Pisanos.

De todo lo expuesto hasta aquí se puede fácilmente concluir, que los nombres de los baxeles, así de comercio como de guerra, se han aumentado a proporción de los adelantamientos del arte de navegar, variado según la diversa forma de las construcciones, o su diferente destino, y extinguido por los inconvenientes que descubrió la experiencia. Así vemos que algunos bastimentos han perdido su primitivo nombre, otros lo han mudado y otros

[9] *Libre dels quatre senyals*, caps. VIII y XIX, tít. *Dels drets de entrades y eixides de Cathalunya*, p. 112.

[10] Col. Dip., n.º 323.

[11] *Bergantín* o *bregantín*, especie de nave ligera empezada a conocer en el siglo XIV. Como esta embarcación fue usada desde su principio por los pyratas y otros malhechores a causa de ser muy velera, recibió la denominación de los *Brigancios* o *Bergantes*, tropas colecticias e irregulares de Francia, Italia y otras partes, al modo de los *Migueletes* de los tiempos modernos. Así que el nombre de aquella gente indisciplinada, temida por sus excesos, pasó a ser synónimo de ladrón o salteador: que es lo que aún hoy significa la voz *brigand*.

[12] Libro de M. S. de asientos conservado en el Archivo del Ayuntamiento. * Este libro, procedente probablemente de la serie «Ancoratge» del A. R. P., no se encuentra hoy en dicha serie ni tampoco en el A. H. M. Cf. Giralt Raventós, *Sources barcelonaises*.

mantenido constantemente. Aún se conservan los de galera, galeota, bergantín, barca, saetía, laúd: bien que en realidad los quatro últimos hoy se aplican a construcciones muy distintas de las que quizá tendrían antiguamente dichos buques. En efecto, sabemos que la saetía era en otros tiempos un bastimento ligero de remos, como su misma etymología lo indica; y al presente es la embarcación más pesada, de mayor bordo y capacidad para los viages largos. Igualmente por barca se entendía antiguamente una tartanilla del tráfico costero, y hoy se toma por una voz genérica de embarcación de vela latina, que consta de tres palos. Lo mismo podemos decir de los bergantines, cuya construcción y magnitud ha variado notablemente. Por otra parte han aparecido en los tiempos modernos buques de nueva estructura y denominación en el comercio del Mediterráneo, como *pingües*, *polacras*, *tartanas*, *londros*, *canarios*, desconocidos en los siglos pasados; aunque se ignora si en su uso, porte y construcción guardan alguna conformidad con las naves, cocas, leños, panfiles y otros cuyos nombres ya no existen.

Porte de las embarcaciones antiguas

Se ha creído generalmente, y se repite aún en muchos libros, sin duda por no haber querido examinar con la debida diligencia esta materia, que las embarcaciones de los siglos pasados, así de guerra como del comercio, eran sin comparación más pequeñas que las que se usan actualmente *. Esta proposición, indistintamente aplicada a todos los tiempos y pueblos marítimos, podrá ser verdadera, con especialidad en orden a los baxeles de guerra modernos, si incluimos los navíos de dos y de tres puentes. La magnitud de los buques habrá seguido progresivamente la extensión del comercio, y necesariamente la distancia de los viages. En su infancia la navegación se practicaría con bastimentos costeros; mas conforme fueron creciendo la industria y el luxo, fue necesario abrir comunicación con los pueblos vecinos para permutar con ellos los obgetos recíprocos de sus necesidades y fantasías. Quando los de países más cercanos no bastaron, u otros aunque de tierras

* Además de las obras generales citadas en el capítulo anterior, véase Jal, *Archéologie Navale*; Artiñano, *La arquitectura naval española*, p. 18-56; Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, I; Brenet, *Le navire à travers le temps*; y especialmente Byrne, *Genoese Shipping*; Lane, *Venetian Ships*; Deffontaines, *La «coca» en Mediterranée*; Heers, *Types de navires*; Hensius, *Dimmensions et caractéristiques des Koggen*»; Garnier, *Galères et galeasses*; Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, II, p. 742-752; Masià, *La corona de Aragón*, p. 243-245; Reparaz, *Catalunya a les mars*, p. 113-117; Masson, *Les Galères de France (1481-1781)*; Pessagno, *Le navi*; Condeminas, *Evolución del buque*; Salas, *Arqueología naval*.

más remotas y menos conocidas, prometieron mayores ventajas; empezaron algunos osados navegantes a penetrar en las regiones ultramarinas, saltando al principio de isla en isla, o de promontorio en promontorio, al modo que las avecillas recién salidas del nido, brincan de rama en rama para exercitar sus fuerzas y su vuelo.

Las mayores ganancias que provenían de los primeros viages largos, alentaron la codicia mercantil hasta hacerle despreciar los peligros de todos los mares y las inclemencias de todos los climas. A lo menos éste ha sido el orden progresivo que siguió la navegación en el mediterráneo, de la qual tratamos; y parece muy natural que fuese también el mismo que ha seguido en los demás mares. Los primeros Venecianos empezaron traficando con la sal del Paduano; luego pasaron sus barcos imperfectos a la Calabria, y de allí al Peloponeso. Animada y perfeccionada su navegación, se arrojaron a la Syria y al Egypto a disputar a los Amalfitanos el tráfico precioso de Oriente; y en el siglo XIII surcaban sus quillas el elado mar de Azoff en concurrencia de los activos Genoveses: sin perder de vista el nuevo proyecto de abrir la puerta del Occéano para dirigir su rumbo hasta la opulenta Brujas, emporio universal de las producciones e industria del norte y del medio día en aquella edad. Con esta lenta progresión siguieron su carrera los Pisanos, Genoveses, Provenzales y también los Catalanes.

En conseqüencia de esto, la capacidad de los buques hubo de proporcionarse al peso y volumen de las cargazones, y éstas a los dispendios, fatigas y duración de los viages. Sólo la construcción de los baxeles de guerra pudo ser inferior en robustez y magnitud a la que el uso de la artillería gruesa, y la navegación al nuevo Mundo han exigido después. No sabemos a qué se reducían las embarcaciones, así armadas como de flete, de las naciones comerciantes del mediterráneo en tiempo de las primeras Cruzadas: y mucho menos podemos hablar de la construcción naval de los Reynos septentrionales en aquella edad obscura y bárbara de las irrupciones marítimas de los Normandos y Daneses. Lo que han enseñado las historias y monumentos antiguos de las ciudades marítimas del mediterráneo, que fueron las primeras de Europa que conocieron más temprano los principios de la civilización y del comercio, y las que cultivaron con mayor extensión, inteligencia y provecho el tráfico precioso de todos los países; lo que han enseñado, volbámoslo a decir, es que sus embarcaciones, así de guerra como mercantes no eran tan inferiores como se cree comúnmente, a las modernas de las grandes naciones. Por lo que mira a los bastimentos de remos, apenas halla-

mos diferencia; o porque el servicio y la maniobra no admiten mayores dimensiones; o porque el nuevo género de pelear ha hecho descuidar la última perfección de estos vasos; si es que ésta consista en su extraordinaria magnitud, opuesta al uso del remo y a la ligereza, para dar caza y embestir al enemigo.

Por algunos exemplos que vamos a referir, es preciso que se reforme en gran parte el juicio generalmente adoptado de la pequeñez de los bastimentos de guerra y mercancía, que antes del uso del cañón hacían promiscuamente los dos servicios, que hoy la naturaleza de la táctica naval, y la diferente constitución de las Potencias Europeas tienen enteramente separados, así por la grandeza como por la construcción de los buques. Si consultamos a Caffaro y a sus continuadores [13] hallaremos, que en el año 1123 los Pisanos tenían en el canal entre Córcega y Cerdeña una nave, que llevaba a su bordo quatrocientos hombres de armas, sin la tripulación: la qual fue combatida por una esquadra de galeras Genovesas. Que en el año 1204 otra nave Pisana, denominada *el Leopardo*, con quinientos combatientes, hacia el corso en el mar ligústico; pero al fin fue vencida por *la Carrocia*, otra nao grande que habían armado los Genoveses. Por último refiérese que al siguiente año los Venecianos tenían en el mar otra nave llamada *el Halcón*, que llevaba más de novecientos hombres, a la qual los Genoveses con la nao *el Leopardo*, y otras galeras le dieron caza hasta las costas de Suria, donde después de muchos días de abordages y combates hubo de rendirse. Marino Sanuto [14] también nos refiere, que por los años 1263 se hizo a la vela desde Venecia una gran nave denominada *la Roca-forte*, muy bien armada, sobre la qual ivan quinientos combatientes. En otro Cronista contemporáneo [15], leemos que en 1490 los Florentinos armaron una nao encastillada de popa y proa, de porte de tres mil botas, para hacer el corso a los Genoveses, quienes tenían entonces en el mar *la Negrona*, la más famosa del mundo en aquel tiempo por su magnitud, pues era la mayor que había armado la República; sin embargo que la Florentina tenía tres pies más de altura en sus costados.

En las ordinaciones que en el año de 1315 formó la Ciudad de Barcelona [16] dirigidas a la imposición de ciertos derechos que debían pagar las embarcaciones nacionales que anclaban en su puerto, para el fin de aprestar una armada contra los Moros, leemos que había naves y cocas de dos y de tres puentes. Estos buques serían sin duda los mayores; porque siguiendo

[13] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 256 y sig.
[14] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 562.
[15] Muratori: *Scriptores*, XXIV, p. 256.
[16] Col. Dip., n.º 97.

la quota de aquella imposición el orden proporcional del porte de los buques, se especifican y clasifican de este modo: naves, cocas, leños de bandas, leños gruesos, galeras, taridas, barcas, etc. Sin embargo, la construcción de embarcaciones de tres cubiertas, a lo menos entre los Catalanes, no pasaría de mediados del siglo XIII: porque en las ordinaciones náuticas de la ribera de Barcelona dispuestas en el año 1258 según explicaremos más adelante, sólo se habla de naves de una y de dos cubiertas. En el convenio transigido [17] en 1373 entre el Rey D. Pedro y el Magistrado de Barcelona en orden a los derechos que debían exigirse a los Catalanes que navegasen a los puertos de Suria y Egypto, se especifica el porte de las embarcaciones para proporcionarles la quota correspondiente. Se empieza nombrando naves de *tres mil salmas* (cada salma compone seis hanegas), que corresponde a más de quatrocientas toneladas; de cuyo porte apenas hoy navegan el mediterráneo bastimentos de comercio. Síguese inmediatamente por las de dos mil salmas, mil y quinientas, luego mil y después quinientas.

Por los exemplos siguientes se puede inferir el enorme porte de algunas embarcaciones que en los siglos XIV y XV usaban los Catalanes, que jamás cedieron la ventaja a otra nación en los adelantamientos de la construcción y arte náutico. En el año de 1334 leemos [18] que diez galeras Genovesas combatieron en el canal de Mallorca a quatro naves Catalanas que ivan a Cerdeña, y llevaban a bordo mil ochocientos soldados y ciento y ochenta cavalleros sin la tripulación: lo que correspondía a quinientos hombres por buque. En otra parte [19] hallamos que en el año 1353 otra nave Catalana de ochenta hombres de tripulación, que conducía desde Cerdeña a España quatrocientos ochenta Genoveses prisioneros de guerra, naufragó combatida de una furiosa tormenta. Matheo Villani [20] dice que en aquel mismo año en la armada que partió de Cataluña contra Genoveses se contaban tres grandes cocas encastilladas con quatrocientos combatientes cada una. Por los años de 1417 Pedro Santón, corsario Catalán, tenía infestado el Archipiélago y los mares de Suria, con una nave de novecientas botas, que llevaba a su bordo quinientos hombres: de modo que los Venecianos hubieron de armar una esquadra de galeras para perseguirle [21]. También nos refieren los Anales de Bonincontrio [22] que estando el Rey D. Alonso de Aragón en el sitio de Gaeta, llegó una nave de Cataluña con setecientos ballesteros; bien podemos

[17] Col. Dip., n.º 231.
[18] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1066.
[19] Muratori: *Scriptores*, XXIV, página 833.
[20] Villani, M.: *Della historia*, lib. III, capítulo LXXIX.
[21] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 914-916.
[22] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 149.

suponerle ochocientos hombres con la tripulación. De este mismo Rey, dícese que tenía una nave de quatro mil botas, cuyo exemplo imitó Venecia: y que después mandó construir otras dos, que fueron las mayores que se habían visto surcar el mediterráneo [23]. Pudieron ser estos enormes baxeles los que llamaban *baleneros* [24], que eran naves destinadas para la guerra, y empezaron a tener uso entre los Genoveses y Catalanes a mediados del siglo XIV. Sin duda eran baleneros las nueve naos que servían en la armada que salió de Génova en 1423 para socorrer a la Reyna D. Juana de Nápoles: pues algunas de ellas se cuenta [25] que llevaban quinientos hombres a bordo, y eran de porte de diez y ocho mil cántaros. Por los años 1431 mandó aprestar aquella Señoría tres naves gruesas con quinientos hombres cada una: las quales partieron para la Isla de Scio contra los Venecianos [26]. Verdizzoti en su historia de los hechos Vénetos [27] dice que en el año de 1449, con motivo del rompimiento de guerra declarado entre el Rey D. Alfonso y aquella República, el General Loredano con su armada en los mares de Sicilia, encontró dos naves Catalanas, cada una de porte de dos mil botas, que fueron perseguidas y quemadas por el enemigo en el puerto de Syracusa. Como el comercio ya se hacía entonces con embarcaciones mayores, los Catalanes no quisieron quedar inferiores a otra nación. Consta que en el año 1454 se construían en Barcelona dos naves de mil y quatrocientas botas cada una, y en S. Felio de Guíxoles otra de mil y quinientas [28].

Por las descripciones de la construcción y capacidad de algunos baxeles que corrían en otros siglos el mediterráneo, según las indagaciones que nos ha sido posible hacer, bien podrá el lector formar un concepto más ventajoso acerca de la magnitud de las naves, cocas y baleneros, que eran las naos de alto bordo de aquellos tiempos. Verdad es que no hemos podido tomar las medidas justas de sus quillas y costados, ni menos de su forma y estructura, porque no existen de estos buques vestigio en los arsenales, ni copias en las pinturas, ni descripciones puntuales en las Crónicas: pero

[23] CHALCONDILAE, *De rebus turcis*, lib. IX, p. 260.

[24] Esta embarcación, llamada en latín baxo *balingaria*, *balingarius* y *balingiera*, fue casi siempre nave de guerra. Toma la denominación de *balingia*, voz franca antiquada, que significaba *cuna*, cuya figura por su semejanza se aplicaría a aquella construcción.

Esta nave fue probablemente introducida del Océano al Mediterráneo a mediados del siglo XIV, pues antes de este tiempo no se halla adoptado su nombre ni su uso en Cataluña, Génova, Pisa, Nápoles, ni Venecia.

Los Ingleses parece la usaron con mucha frequencia. En tiempo de Ricardo II se hace mención de Baleneros en WALSINGHAM, y en el reynado de Enrique V se repite su uso.

[25] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1288.

[26] *Ibid.*, p. 1308.

[27] VERDIZZOTI: *De Fatti Veneti*, lib. XXIII. p. 523.

[28] Col. Dip., n.º 371.

hemos dado, la idea más exacta y verosímil de su capacidad por el número de combatientes y marineros que las montaban, y el de toneladas que casualmente se encuentran especificadas en algunos autores. Es cosa extraña y al mismo tiempo sensible, que el sabio y diligentísimo Muratori en tantas eruditas Disertaciones, trabaxadas para desentrañar los puntos más obscuros y curiosos de la Baxa-antigüedad de Italia [29], no haya destinado una para ilustrar esta materia tan desconocida, mayormente viviendo en un país tal, y con tales proporciones, que le facilitaban todas las luces necesarias para tratar dignamente el asunto.

Dirase acaso que la magnitud de las referidas embarcaciones era una construcción poco común, y que el gran número de combatientes que las montaban nada prueba para hacer comparación con la fuerza de plazas que hoy compone la tripulación y guarnición de un navío de línea: lo primero, porque los historiadores sólo hacen alto en aquellos casos dignos de memoria por la extraordinaria grandeza de los buques; lo segundo, porque según el antiguo systema de la guerra de mar, los bastimentos cargaban de mucha gente para los abordages y las excursiones en las costas del enemigo. Como quiera que sea del destino de sus fuertes tripulaciones, resulta siempre un hecho cierto; y es, que hubo en la baxa edad naves empleadas en el corso y en el comercio, tan capaces como la mayor parte de las que hoy hacen uno y otro servicio, aun supuesto que el uso de ellas fuese menos común y freqüente que en estos tiempos. Además, no porque las Crónicas dexen de referir a cada paso una multitud de exemplos sin necesidad, se debe inferir de esto que eran rarísimos aquellos grandes baxeles; quando es muy regular que los Escritores contemporáneos sólo hiciesen mención de los que se habían hecho memorables en alguna acción de guerra. De todos modos, resulta que en la marina militar y mercante de ciertas épocas de la edad media se usaban baxeles, si no iguales a la mayor parte de los modernos, a lo menos no tan inferiores, como generalmente se creen, ni tan despreciables como la preocupación o la ignorancia los consideran.

Tan errado e infundado juicio puede dimanar de que comúnmente baxo el concepto de antigüedad se confunden los primitivos tiempos de los Fenicios, Griegos, Cartagineses y Romanos quando al favor del remo nunca se perdían de vista las costas, con la baxa edad de los Venecianos, Pisanos y Genoveses, que auxiliados muy temprano de la brúxula se engolfaban con

[29] MURATORI: *Antiquitates.*

bastimentos de mayor capacidad y resistencia. Y si no es lícito confundir las épocas, menos lo será medir con una misma regla a todas las naciones. En efecto, las poderosas Repúblicas y opulentas ciudades de Italia, que tanto se habían adelantado en el arte de la navegación, no se deben confundir con las Potencias del Occéano septentrional, que por falta de buques aptos para el combate, llevaban en casi todas sus expediciones esquadras estipendiarias del Mediterráneo, en las que ponían su mayor confianza. Así es que sus numerosos armamentos a nadie pueden ya maravillar, sabiendo que se componían de embarcaciones mercantes de un ínfimo porte. De otro modo sería incomprehensible el prodigioso número de ochocientos, de mil y de más baxeles que se leen en algunas invasiones de la Inglaterra contra la Francia [29 bis]. Venecia y Génova, que eran sin comparación más poderosas en aquellos tiempos por su comercio y marina, jamás juntaron doscientas naves de combate en sus mayores armamentos.

Bastimentos de remos

Pues se ha tratado hasta aquí de los baxeles de alto bordo, falta ahora dar alguna idea de los bastimentos de remos, que componían la principal fuerza militar para el corso y las batallas de todas las naciones beligerantes del Mediterráneo. De este género de buques eran las galeras, leños, galeotas y saetías. El número de remos variaba en todas estas clases, y alguna vez en una misma según la construcción y magnitud; por consiguiente debía variar el de remeros, marineros y combatientes. Algunas veces se encuentran en las historias de aquellos tiempos galeras de ochenta remos; o por mejor decir, las mayores eran de treinta hasta quarenta bancos, unas con dos y otras con tres hombres en cada remo [30]. En quanto al número de remeros, no hemos hallado memoria antigua que lo concediese mayor: en confirmación de lo qual los Cronistas del último período de la baxa edad, muy diferentes de sus predecesores que se servían indistintamente del nombre

[29 bis] LEDIARD: *Histoire naval d'Angleterre*, I, p. 111-113. En el bloqueo de Calais, puesto por Eduardo III en 1346, se contaban 738 navíos, en cuyo número entrarían sin duda barcos carboneros, puesto que eran tan pequeños que muchísimos de ellos constaba de 8, de 12, de 15 y 20 marineros de tripulación, y sólo seis pasaban de 25 hombres, de modo que el total de la marinería en un armamento al parecer tan formidable sólo ascendía a 14 956 plazas.

[30] Sólo en este punto se halla una notable diferencia entre las galeras antiguas y modernas; éstas siempre han llevado 5 forzados en cada remo, y aún las de Malta llevan 6. Puede esto provenir o de que los antiguos no se servían de cautivos ni reos para esta faena, o de que sus remos eran más ligeros, puesto que no se puede atribuir a la pequeñez de los buques, como se verá en otra parte. * Véase también el cap. V, parte III, del t. III.

común de *galea*, usan del específico de *biremis* y *triremis*, clasificando en cierto modo a estos bastimentos con relación al número de remeros señalado a cada banco, y no al de los órdenes de remos: pues en toda la edad media sólo fue conocido un orden o andana, como el más expedito para la navegación, y el más desembarazado para la celeridad de las maniobras en un combate u abordage. Acaso la antigüedad no conoció otro método que éste, que es el más fácil y natural de conciliar con la denominación, tantas veces interpretada y jamás bien entendida, de las *biremes*, *triremes*, *quadriremes*, etc., sin necesidad de apelar a systemas monstruosos, que han dexado cada vez más problemático este punto tan esencial de la construcción y táctica naval de los antiguos.

En los anales de Caffaro [31] es donde encontramos alguna luz para una materia tan obscura y tan poco examinada de todos los antiquarios. En el año 1264 armaron los Genoveses veinte y cinco galeras y dos naves. Esta esquadra iba montada de tres mil y quinientos combatientes sin incluir remeros, ni tripulación: así pues correspondían ciento y quarenta hombres de armas en cada buque, no comprehendiendo la demás gente destinada al remo y al gobierno de las velas, cuyo número segun un cómputo regular ascendería quando menos a doscientas plazas más. En 1285, con motivo de perseguir a unos Corsarios de Pisa, armaron otra vez los Genoveses quatro galeras, que amás de la chusma y marinería, llevaban a bordo doscientos cavalleros, trescientos lanceros y doscientos ballesteros: es decir, que cada galera iba guarnecida de ciento setenta y cinco guerreros. En el mismo año, Spínola, General de Génova, forzó con su esquadra el puerto de Farexia en Toscana, de donde sacó un leño de sesenta remos cargado de sal. Desde allí pasó al puerto de Motrón, donde encontró una galera de setenta y quatro remos que habían armado los Pisanos de Pomblín. Otro Capitán de mar, llamado Francisco Porcelli, con una galera y un galeón que mandaba en 1287 dio caza en el golfo de Fréjus, en Provenza, a un leño Pisano de setenta y dos remos, que en aquel conflicto varó en la costa.

Otros antiguos Analistas de Génova [32] nos han conservado por fortuna algunas memorias de tiempos posteriores, que ilustran más y más la presente materia. Por los años de 1291, en una flota que había arribado a Pera, entonces opulenta Colonia de aquella Señoría, se contaban dos leños de ochenta remos cada uno: y en la esquadra que esta misma aprestó en aquel

[31] Muratori: *Scriptores*, V, p. 577, 589 y 593.

[32] Muratori: *Scriptores*, IX, p. 14-16, y XVII, p. 1086 y 1113.

año para resistir una invasión de los Venecianos, se estableció por ordenanza que en algunas galeras montasen doscientos treinta hombres de armas, en otras doscientos cincuenta, y en otras hasta trescientos. Estos guerreros no se ocupaban ni en las maniobras de las velas, ni en la faena del remo: en cuyo supuesto se pueden computar en cada buque hasta quinientos hombres [33]. Otra esquadra de veinte galeras que partió de Génova en 1316, refiérese que iba tan excelentemente armada, que cada una llevaba dentro de bordo doscientos combatientes. En el año 1380 una galera y dos galeotas que tenía el Emperador Juan Paleólogo en Galata, la primera con trescientos hombres, y cada una de las otras con ciento y dos, salieron en demanda de una galera Genovesa que cruzaba entonces en el estrecho.

Los demás Potentados y Ciudades marítimas del Mediterráneo no eran entonces inferiores a los Genoveses en la grandeza y tripulación de sus baxeles de remos. Desclot [34], historiador contemporáneo, refiere que en el año 1283 el Príncipe de Calabria mandó armar seis leños de ochenta remos cada uno, destinados a perseguir e inquietar la retaguardia de la armada del Rey D. Pedro III de Aragón. Entre otros capítulos que ajustaron al Rey de Francia Phelipe de Valois, y el Vizconde de Narbona para los preparativos de una expedición a Palestina en 1332, se ordenó que se construyesen veinte galeras guarnecidas con doscientos hombres cada una, y quatro galeones con ciento [35]. Quando el Rey D. Pedro de Castilla determinó en 1359 partir de la Isla de Iviza con toda su armada en demanda de la de Aragón que cruzaba en aquellas aguas, escogió para su persona una de las mayores galeras, que llamaban entonces *uxeres* u *oxeres*; y refiérese que éste era un baxel de tanta capacidad, que aquel Príncipe le hizo construir tres castillos, uno en la popa, otro en la proa y otro en el centro, guarneciéndole con ciento y sesenta hombres de armas y ciento y veinte ballesteros. La armada contraria del Rey de Aragón llevaba también dos grandes galeras catalanas con sus castillos, montadas la una por el General que era el Conde de Cardona, y la otra por el Almirante llamado Bernardo de Cabrera [36].

En efecto, los Catalanes, gente tan experta entonces en los hechos de mar, y que con mucha freqüencia debían medir sus fuerzas con las naciones

[33] En las galeras ordinarias de España, Francia, Malta, Génova, etc., aún en estos últimos tiempos, no se puede contar más allá de 400 hombres entre chusma, marinería y tropa, y sólo las Capitanas habrán llegado alguna vez a contar 500 plazas, incluyendo todos los oficios y sirvientes. * Véase la nota 30 de la p. 61.

[34] Desclot: *Historia*, lib. II, cap. XV, página 139.

[35] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 167.

[36] Pedro I: *Crónica*, I, p. 280-281.

más adelantadas en la construcción y táctica naval de aquellos tiempos, se habían ya anivelado, si ya no es que las aventajaban, con las más instruidas y poderosas, así en la fábrica de las naos de alto bordo, como en la grandeza y armamento de las embarcaciones de remos. Zurita [37], quando habla de la expedición que salió contra Cerdeña en el año 1356, refiere que para completar la armada Real, se botaron al agua en Barcelona seis galeras, las dos de veinte y nueve bancos, y las quatro de treinta, que era la construcción regular; esto es, la de treinta remos por vanda [38].

Todo lo que hasta aquí ha producido la diligencia de nuestras investigaciones es que las Crónicas, sin embargo de que ninguna trate de intento la historia de la Marina, no dexan de subministrar suficiente número de hechos para corroboración del systema adoptado sobre el paralelo de las embarcaciones antiguas y modernas. En efecto, tenemos exemplos de naves de dos mil, tres mil y quatro mil botas de porte, algunas de ellas encastilladas, y otras con quinientos, setecientos y novecientos hombres a bordo; de galeras de sesenta, setenta y ochenta remos guarnecidas unas con doscientos, y otras con trescientos combatientes, amás de algunas defendidas con tres castillos como fortalezas flotantes: que todas eran destinadas para la guerra. Las que llamaban entonces *galëae grossae* se empleaban en el comercio para los viages largos, en especial para las flotas de Alexandría, del mar negro y de Flandes. Tales eran las que usaban los Genoveses y Venecianos, de quienes tomaron norma los Barceloneses para las que ellos llamaban *galeas de la mercadería*, en los siglos XIV y XV. En este último fue quando se empezaron a conocer con la denominación de *galeazas*: voz hasta entonces desconocida. Éstas en algunos casos de guerra se armaban, para colocarlas como buques más pesados en el centro de la línea de batalla.

Estas embarcaciones, cuya enumeración y clasificación acabamos de hacer en este capítulo, usaban de vela latina: llamada así a causa de haber sido adoptada o inventada por las ciudades marítimas de Italia, que restauraron la navegación en Occidente, distinguido del Oriente desde la ruina del Imperio Romano por país de los Latinos, al modo que hoy llaman *Francos* en Turquía a todos los Europeos. En efecto, siempre ha sido propia del Mediterráneo esta forma del velamen, el qual a pesar de la fortaleza y agi-

[37] ZURITA: *Anales*, II, lib. VIII, capítulo LXII.

[38] Las galeras de la marina Real de España en estos últimos tiempos nunca llegaron a tener este número de bancos. La Capitana sólo llevaba 27 remos por vanda, la Patrona 26, y las otras 22. Las actuales de Malta llevan 24 la Capitana, y 22 las demás. Las de Francia a principios de este siglo llevaban 32 la Real, 28 la Patrona y 26 las demas.

lidad que pide su sencilla pero pesada y violenta maniobra, se prefirió desde su origen como el mejor para doblar y costear tanta multitud de cabos e islas, aprovechar la variación o la escasez del viento en aquellos mares, y libertarse de los pyratas levantinos y Africanos, que en todos tiempos los han infestado.

De quanto hasta aquí hemos expuesto, se deduce claramente que la Corona de Aragón y las demás naciones del mediterráneo se pusieron todas a un nivel; ya sea en la forma de la construcción, ya sea en la capacidad y fortificación de los buques: de modo que en aquellos tiempos apenas una podía llevar ventaja decidida sobre otra, sino en la habilidad de los Generales o valor de los combatientes.

CAPITULO III

DEL ANTIGUO PUERTO DE LA CIUDAD DE BARCELONA

Al considerar las incomodidades y embarazos que actualmente padece el fondeadero de esta capital *, aun después de tener un muelle excelentemente construido, y el servicio continuo de pontones para su limpieza y conservación, apenas se dexa concebir ¿cómo antes que estubiera socorrido de este reparo y beneficio su surgidero, pudo ser Barcelona una plaza marítima de tanto tráfico y opulencia, y freqüentada de todas las naciones? Aún más. ¿cómo una ciudad, que fue la escala principal de las navegaciones de los Reynos de Aragón, y el primer Departamento de la marina Real, pudo carecer tres siglos seguidos del abrigo de un puerto cómodo y bien acabado?

Los que abrazan la común opinión de que las embarcaciones de los tiempos antiguos eran incomparablemente inferiores a las que hoy se emplean en el servicio, ya sea de la guerra, ya del comercio, resolverán la dificultad sosteniendo que aquellos buques no podían encontrar mal fondeadero, puesto que calaban muy poca agua, y que se sacaban a tierra a guarecerse de los temporales. Razón es ésta, a la verdad, muy poco satisfactoria; porque, ni todos los bastimentos eran de porte y magnitud tan ínfima que no igualasen, y muchos de ellos no excediesen, al mayor navío que hoy puede anclar en aquel puerto; ni tampoco todos se sacaban a la playa, especialmente las naves y cocas, que cargaban y descargaban fondeadas.

* Véase el cap. I, part. I, t. III, y los ap. números 21 y 42. Noticias sobre el puerto medieval de Barcelona en Amich, *Historia del puerto*; Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*; Carrera Pujal, *Historia del puerto*; Durán y Sanpere, *Barcelona ante el mar*. Sobre el puerto durante el siglo XVIII véase Carrera Pujal, *La Barcelona del segle XVIII, Historia política y económica*, y Voltes, *Orígenes del puerto franco*.

La qüestión del paralelo de las naves antiguas y modernas queda ya apurada y decidida en el capítulo precedente; donde la multiplicidad y autoridad de los hechos que citamos a nuestro favor, gradúan casi de demostración histórica la proposición en que se apoya aquel systema. Tampoco son menos las razones y hechos que se ofrecen para destruir la otra opinión, caso que se quisiera esforzar como proposición absoluta y general, de que las embarcaciones se arrastraban desde el agua a puerto seguro de la ribera, a cuya penosa faena daba entonces lugar la pequeñez y ligereza de los buques.

Sobre este punto, como también sobre otros arriba debatidos, no deben abrazarse indistintamente todos los tiempos. La construcción naval, según hemos expuesto en otro lugar, ha llevado una progresión constante y continuada desde el siglo undécimo, así en orden a la perfección como a la grandeza de los buques. Ha tenido, es verdad, varias épocas, mas ninguna de decadencia; antes en cada una se echan de ver nuevos adelantamientos. Así es que las embarcaciones de Venecia y Génova, de que se compusieron los armamentos y comboyes de las primeras cruzadas, no son comparables con las que formaban las esquadras y flotas de estas mismas naciones en los siglos XIII y XIV, quando rivales entre sí de su navegación y comercio, se hacían la guerra con los mayores esfuerzos de una y otra parte. Así es también, que el estado de la marina de Cataluña del tiempo de Jayme I no puede entrar en paralelo con la del reynado de Alonso V, quando al número de sus fuerzas navales añadió este Príncipe la descomunal grandeza de los baxeles para sobrepujar y aterrar a sus enemigos. En todas estas épocas fue freqüentado el puerto de Barcelona de bastimentos estrangeros y nacionales, con la misma concurrencia quando no llevaban más de una cubierta, como quando navegaban con tres.

Si los bastimentos antiguos se sacaban todos a tierra

Por lo que, en quanto a la costumbre de remolcar las naves desde las riberas del mar, se ofrecen muchos reparos que oponer a esta aserción absoluta [*]. Verdad es que muchas veces las galeras habían de invernar en tierra para su seguridad; pero ni ésta fue práctica de todos los tiempos, ni usada con todas las clases de construcción que la náutica había después adelan-

[*] Sobre la carga y descarga véase Buddock *The Method of Handling the Cargoes.*

tado: y aún dado caso de ser practicable esta operación con bastimentos sutiles, no se arguye de aquí la misma facilidad para sacar del agua las naos grandes de alto bordo tanto de guerra como de comercio, cuya enumeración queda arriba especificada. Una embarcación de cien toneladas apenas se puede hoy sacar a tierra a fuerza de máquinas; y quando se logra, no es faena para repetirla muy a menudo: ni los costos de tan penosa maniobra los pudo ni puede el comercio sufrir, ni el buque aguantar aquel trabaxoso esfuerzo sin deterioración de su casco. Ahora, pues, ¿quántas embarcaciones de doble y de triple porte fondeaban en la rada de Barcelona antes que tubiese el nombre de puerto?

A lo menos las naves, baxo de cuyo nombre siempre se comprehendieron los buques de primera clase, jamás se remolcarían a tierra. Según consta por las Ordenanzas náutico-mercantiles [1] de la policía de la ribera de Barcelona publicadas en 1258, parece que los géneros y mercadurías se descargaban y trasegaban dentro del agua; pues entre las varias obligaciones de la tripulación, se prefixa el número de marineros que debían dormir a bordo para custodiar la nave desde el día que se ponía a la carga, y después de estar cargada; y vuelta ya de viage, se imponen ciertas penas al barquero que conduxese a tierra algún marinero antes que el buque quedase descargado y desaparejado; trátase también de la facultad del guardián para hacerse a la vela y engolfarse, dado caso que estando ausente el patrón sobrevenga temporal. Finalmente se trata de la asistencia de la marinería a la faena de sacar la embarcación a tierra; mas en esto se especifican sólo los *leños* y *barcas*, y de ninguna manera las *naves*, sin duda porque ya entonces serían éstos los buques mayores. Por varias Ordenanzas [2] que en diferentes tiempos estableció el Concejo Municipal en los siglos XIV y XV acerca de la policía de los descargadores; y por diferentes capítulos de Cortes, respectivos a los derechos de las Aduanas desde el año 1413, consta [3] que los géneros y mercadurías se descargaban y trasbordaban estando las naves surtas; pues había ya entonces gremio de gondoleros o barqueros, y descargadores de mar [*]. Éstos estaban sugetos a varias penas en los casos

[1] Col. Dip., n.º 13.

[2] Constan de un Registro del Archivo Municipal de Barcelona, intitulado: *Rubrica de ordinations des del any MCCLXXXX fins lo any MCCCCLXXII.* Al folio 280 están anotadas varias ordenanzas, empezando las primeras en 1325. Siguen otras de 1327, de 1328, 1329, 1331, 1340, 1355, 1365, 1394, 1446, 1472.

[3] *Libre dels quatre senyals*, impreso en Barcelona por orden de la Diputación. Véase otro libro intitulado: *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya.*

[*] Ordenanzas de las Cofradías de Barqueros y Barqueros Nuevos en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*, I, p. 197, año 1380, y II, p. 316, año 1459, respectivamente.

de fraudes, infidelidad u omisión. Parece, pues, que muchas embarcaciones por su capacidad no salían del anclage ni cargadas ni descargadas; y como entre ellas se contasen buques de dos y tres cubiertas, de dos mil y tres mil botas, y de éstos hubiese baleneros y naos gruesas de guerra, según queda más arriba referido, síguese de aquí, que no era de tan poca consideración el fondo de la playa [4] de Barcelona, quando admitía embarcaciones que precisamente debían de calar mucha agua.

Profundidad del antiguo surgidero

En efecto, de la profundidad que tenía en otros tiempos el surgidero de esta ciudad habla menudamente un historiador de Génova del siglo XV. Este es Antonio Gallo, quien en la relación del bloqueo que por los años 1466 una esquadra de aquella República intentó poner a Barcelona, describe la cercanía de este pueblo al mar: la circunferencia de sus murallas bañadas de las mismas olas; la eminencia y magnífica vista de Monjuich, su torre y el uso de su atalaya para las señales, a la manera que aún hoy se executan para el servicio del comercio de aquella plaza. Habla también de la barra de arena, conocida con el nombre de *Tascas*, que entonces defendía la entrada del puerto o dársena, formando varios canales de hasta catorce pies de profundidad, únicamente conocidos por los prácticos de la tierra; pero asegura que el anclage pasaba de quarenta pies de agua en algunos parages [5]. Gerónimo Paulo, que escribía por los años 1491, confirma en algún modo la bondad del surgidero, bien que no puntualize la medida; pues asegura que era bastante profundo excepto en el parage de las taseas. Este baxío o barra fue padrasto muy antiguo de aquel puerto, porque desde mediados

[4] Llámase aquí playa, porque con el nombre de tal ha sido conocida en todas las Chrónicas y monumentos de la baxa edad, como se puede ver en muchos Instrumentos de la Colección Diplomática de estas Memorias, pues siempre se denomina ribera o playa, esto es, *Littus, rippagium, splagio.*

Así continuó hasta el año 1590, en que por disposición del Magistrado Municipal se dio principio a un muelle, el qual permaneció hasta 1754, en que fue derribado para fundar sobre su cimiento el nuevo que hoy vemos con tanta magnificencia concluido.

[5] MURATORI: *Scriptores*, XXIII, p. 253. Tales son las palabras del Historiador Genovés, que aquí se transcriben: *Est autem Barchinonia inter nostri Orbis maritimi urbes valde inclyta: tanto tractu a mari distans, ut cum discurrunt fluctus, moenia ipsa contingant. Quatuor millibus passum murorum ambitu patens... Occidentale latus propemodum contingit collis, quem MONJUI appellant, editus, sane, et unde per longinquum maria prospectantur. In eo turris sita naves venientes, constituto signo, circumquaque ostendit urbi. Ante urbem ipsam vadum quoddam est, in cujus dorso aquæ haud plus est, quam quæ pedum decem altitudinem æquet, nisi alicubi intersectum ostia quædam facerat incolis ipsis nota, quorum altitudinem pedes quatuordecim efficit. Extra id, deorsum et intus quoque quadraginta et ultra pedes altæ sunt undæ.*

del siglo XIV era conocido con la misma denominación y en el mismo sitio que actualmente ocupa: así quando el Rey D. Pedro IV de Aragón refiere los preparativos que dispuso en 1359, para resistir la invasión de la armada del de Castilla, dice que los marinos más diestros que entonces había en la ciudad colocaron un balenero empavesado detrás de las tascas para defender la entrada [6]. Síguese de aquí, que a mediados del siglo XV [*] la entrada del puerto no era menos profunda que la actual: pues ésta hoy no pasa de diez y siete pies, y el mejor anclage del puerto apenas llega a veinte y dos; siendo así que, según lo que queda referido, tres siglos ha contaba el doble. Verdad es que se carece de una regla fixa para reducir a una medida común los unos y los otros pies, bien que será siempre corta la diferencia.

Primer plan del puerto o muelle

Sin embargo de todo esto, la necesidad de un muelle seguro para los navegantes, y cómodo para el comercio la conocieron ya los antiguos Barceloneses en la época más floresciente de su tráfico y marina. Para obra tan importante se impetró de D. Alonso V un amplio privilegio a solicitación de Juan Lull y Bernardo Zapila, que como embaxadores habían despachado la Ciudad cerca del Rey, que estaba a la sazón en el Reyno de Nápoles. Éste, persuadido de la utilidad e importancia de dicha empresa, por su Cédula [7] expedida en Gaeta en 1438, concedió al Magistrado Municipal licencia para construir un puerto y muelle de la forma, y en el sitio que eligiese. Concedióle asimismo la facultad de imponer, para los costos y conservación de la obra, los derechos de ancorage que le pareciere conveniente exigir de las embarcaciones de toda clase y porte, así nacionales como estrangeras, las quales podía aumentar, moderar, variar o continuar por todo el tiempo que quisiere. En virtud de esta concesión, deliberó el Magistrado [8] aquel mismo año la execución de la obra, a cuyo efecto se dio principio desde luego al encaxonado de estacadas para cimentarla.

[6] CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, libro VI, cap. IV, f. 187. Estas son las propias palabras del Rey: *Els hòmens nostres destres en la mar meteren dita nau dins les tasques prop lo monestir dels Frares Menors.*

[7] Col. Dip., n.º 323.

[8] Los Concejales que representaban entonces la Ciudad eran: *Francisco Desplá*, Cavallero, *Galcerán Destorrent*, Ciudadano Honrado, *Pedro Dusay*, Cavallero, *Pedro Bussot*, Ciudadano Honrado y *Matheo Soler*, Comerciante.

[*] Léase siglo XIV.

Segunda fábrica del puerto

Ignórase qué inconvenientes u obstáculos pudo después tener la prosecución de obra tan útil; pues no se vuelve a hacer mención de semejante muelle en tiempos posteriores. Antes bien se supone la no existencia o ruina de lo comenzado en algunas memorias del año 1174, en que se principió un nuevo puerto, cuyo acto fue solemnizado con una muy lucida función, de la qual queda una relación [9] muy circunstanciada, que traducida literalmente en castellano, es del tenor siguiente. «A once de Setiembre del año mil quatrocientos setenta y quatro, de orden y a expensas de la Ciudad de Barcelona se empezaron a fixar estacas frente de la torre nueva para cerrar el mar con un brazo de tierra. El primer golpe de mazo lo dio el honorable mossen Luis Setantí, Conceller primero; después continuaron por su orden todos los demás Concelleres; y dieron también su mazazo los honorables Cónsules de la Lonja del mar. A los veinte del sobredicho mes fue bendita y puesta la primera piedra para la fábrica del muelle o puerto que se ha deliberado hacer en la presente playa del mar de esta Ciudad. Al lado de la torre nueva se colocó un altar para celebrar la misa, la que dixo el Reverendo Obispo de Gerona vestido de pontifical; y la oyeron devotamente el Señor Rey Juan, y también los honorables Concelleres, los Cónsules de la Lonja, muchos cavalleros y otra gente. Concluida la misa, bendixo a dicha piedra el Reverendo Obispo y la selló con la señal de la cruz; por lo que fue puesto a dicho muelle el nombre de *Moll de Santa Creu*. Luego el Señor Rey empujó la referida piedra, que cayó en la zanja abierta en la playa del mar; el Reverendo Obispo vestido de pontifical bendixo la segunda piedra, y la hizo caer en el mismo foso; y seguidamente cada Conceller por su orden tomó una piedra, y la arrojó allí mismo; después los Cónsules del mar hicieron lo propio» [10].

[9] A. H. M.: Ms. de PERE JOAN COMES: *Libre de algunes coses asanyalades Succehides en Barcelona y altres parts. 1583.* * Ms. publicado por J. Puiggarí en 1878.

[10] La memoria de este solemne acto, para su mayor autenticidad, se conserva indeleble en la fachada de la casa (hoy de *Don Joseph Gloria*) que da vista a la muralla del mar. En una lápida quadrilonga fixada en la pared, grabada con letras gótico-lemosinas, se lee lo siguiente: *Dissapte a XX de Setembre de lany MCCCCLXXIV fo principiat lo port de la Ciutat de Barcelona, restant e present lo molt alt e molt excellent Senyor Don Joan, per la gràcia de Déu, Rey d'Aragó, Stants Concellers mossèn Luís Setantí; Belthesar de Gualbes; Bernat Pigem; Joan Fogassot, Notari; e Fransesch Coco, hortolà.*

Insubsistencia de dicha obra

Es de notar, sin embargo, que todos los viageros y historiadores que hablan de Barcelona en los cinco reynados posteriores, la pintan siempre sin puerto. Indubitablemente, o esta segunda obra fue desde luego desbaratada por las borrascas, o interrumpida por accidentes, que al presente se ignoran. Así continuaba sin puerto formal la ciudad en el año 1525; porque Andrés Navagero, que la vio entonces, dice en su relación del viage de España que está situada a la orilla del mar, mas que carece de puerto. Miedes, que escribía veinte y cinco años después, afirma «que no hay en ella puerto seguro sino playa abierta; pero ésta se halla tan honda, que se quiso antiguamente formar allí un muelle». Por último Juan Botero, que componía su relación universal a fines de aquel siglo, confiesa que a la excelencia de esta Ciudad no se puede hallar otra falta que la de no tener puerto sus moradores.

Consta, pues, que por todos los documentos que se han expuesto hasta aquí, que Barcelona a últimos del siglo XVI no tenía aún puerto cerrado con muelle, sino playa, cuya ensenada natural gozaba de un anclage bastante profundo. Éste parece que de día en día se ha ido perdiendo notablemente a pesar del muelle nuevo de levante y del servicio de los pontones, que sólo sirven para detener su última ruina. El público, con razón admirado de la visible deterioración de este puerto, la atribuye ya a los efectos de los temporales del *este* y del *sur*, ya a los desagües de los ríos Besós y Llobregat; como si los mismos vientos, cuya impetuosidad puede haber obrado siempre los mismos estragos, no hubiesen en todos los siglos soplado con la misma dirección, y como si aquellos dos ríos no hubiesen tampoco desembocado en el mismo parage que hoy. Más consiguiente y natural será atribuirlo al progreso que experimenta la agricultura en el Principado de algunos años a esta parte; pues que habiéndose sumovido para plantíos infinita tierra nueva de los montes y collados antes incultos, se ha acarreado con el ímpetu de las lluvias nuevo caudal de arenas a los ríos; de suerte que es de temer que este cruel padrasto llegue a inhabilitar el canal del puerto, si no se toma providencia de cerrarlo por la vanda de poniente.

Importancia de un puerto en Barcelona

Así, pues, atribúyase no tanto a la pequeñez de los buques antiguos quanto a las ventajosas calidades de su fondeadero, el distinguido lugar que mantuvo Barcelona en otros tiempos entre las demás plazas marítimas de Europa. Sería, a la verdad, lastimosa pérdida el abandono de un puerto, que así para las expediciones mercantiles que sustentan el esplendor de los estados, como para las militares que conservan el dominio de una Potencia dentro y fuera de su casa; podría ser en los accidentes menos previstos, como lo ha sido siempre en otros tiempos, de un importante servicio a la Corona. Considérese, también, que es la primera escala y antemural más respetable que tiene la Monarquía desde Cabo de cruces hasta Cartagena, cuyas costas y playas mansas de más de ciento y veinte leguas quedan indefensas contra toda invasión, y sin un punto de apoyo o abrigo para nuestras esquadras, justamente en el extremo oriental de la península, que algún día podrá volver a ser el centro de las empresas ultramarinas, o el objeto de las incursiones de los enemigos.

Esta importancia no la desconoció el antiguo Magistrado, quien en la obra del muelle que se remató en 1696, llevaba gastada la suma de trescientos mil ducados [11] en el espacio de quarenta años. Tan utilísima y necesaria obra fue estimada en aquel siglo como un servicio muy señalado hecho a la Corona, conforme lo testifican las singulares repetidas demostraciones con que el Señor Carlos Segundo se dignó manifestar su Real agrado [12].

[11] *Manifiesto de la Ciudad, 1697.*

[12] Consta de algunas cartas escritas por S. M. a la Ciudad de Barcelona. En una, fecha en 3 de Agosto de 1679, se lee la clausula siguiente: *siendo esta resolución* (de rematar la punta del muelle) *tan propia de vuestro zelo a mi servicio, y que ha de redundar en beneficio universal de la Monarquía, he querido deciros la estimación y gratitud con que quedo por ello.* En otra de 25 de Enero de 1683, se hallan las siguientes expresiones: *Habiendo entendido la gran mejoría que se reconoce en la fábrica del muelle de esta Ciudad; he querido daros las gracias que merecéis por el zelo con que lo habéis continuado hasta ahora, y deciros juntamente quán de mi Real agrado será que obra tan importante y útil llegue a perfección.* (Tomo último de *Cartes Reials Originals*, 1670-1689, del A. H. M. de Barcelona, cuyo transunto existe en la Real Academia de la Historia.)

LIBRO SEGUNDO

De la Marina militar de Cataluña

Fama de los marinos catalanes

Antes de referir las expediciones gloriosas en que inmortalizaron sus hazañas los catalanes combatiendo con las naciones más instruidas en la ciencia naval, anticiparemos el juicio que de su pericia y valor pasaron a la posteridad los mismos historiadores estrangeros contemporáneos a los sucesos, para que sirvan como otros tantos monumentos de la general reputación que en aquellos tiempos había adquirido su marina desde las columnas de Héreules hasta el Bósforo de Thracia *. Además que quando estas pruebas tan irrefragables no existiesen, ¿qué testimonio más honorífico que la solicitud con que las principales Repúblicas y los mayores Príncipes de Europa buscaron sus socorros marítimos, o negociaron su alianza? ¿Qué memoria enfín más ilustre que la confianza que en su fortaleza y habilidad pusieron siempre los Reyes de Aragón para sus famosas empresas ultramarinas, y señaladamente para los hechos más arduos y arriesgados?

Preferidos por los Reyes de Aragón

Quando el Conquistador D. Jayme I. por los años de 1269. emprendió su expedición a la Tierra Santa **, había escogido para su Real persona la galera de Ramón Marquet, famoso marino Barcelonés, a cuya dirección y cuidado se había fiado el armamento ***. Era tanto el aprecio que de la

* Véanse las obras generales sobre marina catalana ya citadas de Almerich, Bofarull y Sans, Fernández Navarrete, Girona y Llagostera, Rodón y Oller y Salas.

** Véase Carreras Candi, *La creuada*; Soldevila, *Jaume I.*

*** Véase Soldevila, *L'Almirall Ramon Marquet*, y *Pere el Gran.*

marinería catalana hacía el Rey Don Pedro III, que en una instrucción, que para el servicio de sus armadas comunicó a su Almirante Rogerio de Lauria antes de partir de Sicilia, le dixo estas propias palabras: «Armaréis al instante veinte y cinco galeras, de manera que cada una lleve un cómitre catalán y otro latino, y asimismo la mitad de los nocheros y proeros catalanes, y la otra mitad latinos; pero los remeros serán latinos, y los ballesteros todos catalanes. De esta forma queremos que para en adelante se apresten todas quantas esquadras se armaren, sin que por motivo alguno se haga la menor mudanza». Ramón Montaner, que es el historiador contemporáneo que lo refiere en el idioma original con mucha puntualidad, prosigue diciendo que aquella noche llamó el Rey al dicho Almirante, y le dixo reservadamente: «entre estas galeras armaréis quatro todas de escogida gente catalana, en las quales no ha de haber un solo latino, ni hombre alguno de otra lengua. En ellas queremos embarcarnos, y partir con el favor de Dios [1]».

Si consultamos la historia de Nicolao Speciali, escritor Siciliano de aquellos tiempos, hallaremos un famoso pasage en testimonio de la alta reputación que mereció la antigua marina catalana a sus Serenísimos Reyes. Es un pedazo de la exortación que en el año 1285 hizo el Rey Don Pedro a Rogerio de Lauria, antes de partir éste de Barcelona en demanda de la armada de Phelipe el Atrevido que estaba surta en Rosas. «Rogerio, le dice el Rey, pues en la experiencia te lo he mostrado, sin duda no ignoras quan fácil es a los Catalanes y Sicilianos triunfar en los combates navales de los Provenzales y Franceses» [2]. Aludía esto a las victorias completas conseguidas en Mesina, Nicotera, Surrento y puerto de Malta.

Quando el Rey Don Pedro IV habla del desembarco que tenía premeditado en la Isla de Mallorca * por los años de 1343, y del puesto y orden que debía elegir por el acierto de la empresa, dice [3] que confió la primera descubierta y tentativa a dos célebres y experimentados marinos Barceloneses, Gilaberto de Corbera y Francisco de Finestres: a quienes prefirió el

[1] MUNTANER: *Chrónica*, cap. LXXVI, f. 57.

[2] MURATORI: *Scriptores*, X, p. 994. Estas son las palabras del Rey: *Et tu quidem Rogeri, quem experientia docuit, procul dubio non ignoras quam facile sit Cathalanis et Siculis in marinis conflictibus de Gallis et Provincialibus triumphare.*

[3] Historia y vida de sí mismo. Véase CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, lib. III, capítulo X, f. 132. Estas son las palabras del Rey: *Nos trametém á Monsenyer Gilabert de Corbera, e en Fransesch de Finestres Citadans de Barcelona, per ço com eran assats aptes en los fets de la mar.*

* Véase MARTÍNEZ FERRANDO, *La tràgica historia*, p. 173-224; TASIS I MARCA, *La vida del Rei En Pere III.*

Rey a causa de su acreditada pericia de los hechos navales. También el Rey Don Juan el I, preparando su viage para Sicilia en el año 1390, mandó desde Tortosa, donde se hallaba acalorando el armamento que se reunía en el puerto del Fangar, que su galera Real recién construida en Barcelona, se tripulase y armase de gente escogida de la ribera de esta Ciudad, según lo había acostumbrado su padre D. Pedro IV en semejantes ocasiones [4], sin duda por la confianza que tenía de su valor o agilidad.

Sus elogios por los historiadores

En aquellos siglos guerreros y gloriosos los Martells, Marquets, Queralts, Vilaraguts, Castellnous, Montaners, Descolls, Moncadas, Santapaus, Perellós, Cardonas, Vilamarís y otros consumados marinos hicieron resonar sus nombres de un extremo al otro de la Europa *. Hasta los famosos Almirantes Rogerio de Lauria y Conrado de Lanza, el uno Calabrés y el otro Siciliano, se habían criado desde su tierna edad en Barcelona, entonces fecundo seminario de diestros navegantes. Por la fama pues de estos esforzados marinos y terror de sus hazañas, refiérese y traduce Zurita el Discurso latino que un anónimo del Orden de Predicadores dirigió al Rey de Francia Phelipe de Valois, exhortándole a que emprendiese una Cruzada con los auxilios de alguna nación poderosa, y dice de esta suerte: «Entre todas las naciones que prevalescen en las cosas de la mar con mayor valor de sus personas, en el exercicio y fortaleza de las armas, y en vigor e indusrtria en los hechos marítimos son los Catalanes y Genoveses; pero como entre ellos haya al presente actual guerra y muy grande, que sería mucho estorbo para esta santa expedición (porque todas las otras gentes que navegan en respecto de ellos serían de muy poco efecto), conviene que se procure entre ellos una perpetua concordia» [5].

El arte de la ballestería naval fue otro de los exercicios militares que distinguía en aquellos tiempos a los Catalanes **. No olvidó, pues, esta singular ventaja aquel Analista, siempre imparcial y prolixo, quando refiere

[4] Col. Dip., n.º 46.

[5] ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, cap. XII, f. 16.

* Sobre almirantes de la Corona de Aragón véase UHAGÓN, *Los Almirantes de Aragón*; BOFARULL Y SANS, *Gilaberto de Cruylles*; ALMELA, *El almirante Mateo Mercer*; SITJES, *La Muerte de D. Bernardo de Cabrera*; SOLDEVILA, *L'Almirall Ramon Marquet*; SALAS, *Marina española*, II, ap. 8, p. 383-405; MITJÁ, *Los Marquet y sus naves*; TORRENT, *El almirante Bernardo de Vilamarí*; FERNÁNDEZ DURO, *El apelativo y la patria de Roger de Lauria*; CHABAS, *Nombramiento de almirante a favor de Carroz*. Véase también la introducción a la parte I del t. III de la presente obra.

** Sobre ballestería catalana véase CARRERAS CANDI, *La ciutat de Barcelona*, p. 610-611.

la derrota que padeció en el golfo de Rosas la armada de Phelipe el Atrevido por los años de 1285, sorprendida por la Barcelonesa, que había salido al mar baxo las órdenes de Berenguer Mallol [6]. «Todas las otras galeras, dice, fueron desbaratadas, y fue muy grande el estrago que hizo en los Franceses la ballestería catalana que llamaban de tabla, que era la mejor que hubo en aquellos tiempos, y éstos eran los que vencieron muy grandes batallas por mar, en las quales se señalaron los Catalanes sobre todas las otras naciones». Prosigue luego el citado Analista, fixando la época del renombre que adquirió después la marina militar de Cataluña desde aquella memorable victoria. «De allí adelante, continúa, comenzó la nación catalana a ser estimada sobre todas las empresas de mar; y con esta victoria y las otras que alcanzaron siendo su Almirante Roger de Lauria, no sólo se defendió el Reyno de Sicilia, y lo que se conquistó en Calabria y Basilicata; pero se puede decir con toda verdad, que se restauraron estos Reynos, que el Rey de Francia tubo ya por suyos, y quedaron los Catalanes con el señorío del mar».

En efecto, el respeto que desde entonces infundió a los demás pueblos el poder de su marina, les conservó en todo aquel siglo y en el siguiente una ventaja decidida sobre todos los que quisieron provocar las fuerzas navales de la Corona de Aragón, de tal manera que su formidable nombre pareció que bastaba para la seguridad y defensa de sus puertos y costas. Por lo que es tanto más de admirar la famosa expedición que mandó en persona el Rey D. Pedro de Castilla, quando en 1359 fue con su armada a bloquear a la ciudad de Barcelona: tentativa que hasta entonces ninguna nación enemiga había executado. Quán nueva e imprevista fuese para aquella Capital tan arrojada empresa, lo encarece bien Zurita [7] con estas expresiones: «Quando la armada (del Rey Don Pedro) era mayor que las ordinarias de corsarios Genoveses y Moros que solían correr aquellas costas, se tubo por mucho mayor aquella afrenta; porque la nación catalana, que hasta entonces había contendido por mar con Pisanos, Venecianos y Genoveses, era muy temida, y había ganado mucha honra contra los estrangeros, con quienes tubieron grandes guerras en los tiempos antiguos, con gran renombre y honra de aquella Ciudad (Barcelona)».

La marina catalana, tan experimentada como atenta a sus próvidas Ordenanzas, tubo siempre las esquadras mejor armadas y pertrechadas que

[6] Zurita: *Anales*, I, lib. IV, cap. LXIV, folio 291.

[7] Zurita: *Anales*, II, lib. IX, cap. XXIII, f. 295.

surcaban entonces el mediterráneo. Aunque no podemos determinar a punto fixo el tiempo en que empezó a hacer uso de la pólvora para la artillería naval *, consta con toda certeza que en el año 1359 una nao de las que defendían el puerto de Barcelona contra los ataques de la armada castellana, hizo por medio de un bombarda que disparaba, grande estrago en otra enemiga, matándole alguna gente después de haberle derrotado los castillos, y llevándole un pedazo de palo mayor [8]. Quando ésta no sea la primera acción de guerra, en que se hace memoria del uso de la pólvora en los combates marítimos, será por lo menos de los sucesos más antiguos que nos refieran las Crónicas en orden a la primitiva artillería de que empezaron a servirse los baxeles de las demás naciones europeas. No sólo en este ramo de pertrechos y máquinas bélicas, sino también en la provisión de gente útil para todas las maniobras y accidentes del servicio naval, mostraban entonces los Catalanes su vigilante providencia para alistar sus armamentos. Así es que por los años de 1365 habiendo una esquadra del Rey Don Pedro de Castilla **, mandada por Martín Yáñez de Sevilla, apresado cinco galeras catalanas, y conducídolas a Cartagena, encontraron en ellas los enemigos muchos remolares o fabricantes de remos. Y como esta gente era útil para las Atarazanas de Sevilla, en donde a la sazón había escasez de ellos, fueron los únicos que escaparon con vida, porque el Rey, que para saciar su venganza había hecho un viage expreso al puerto de Cartagena, mandó degollar a todas las tripulaciones prisioneras [9].

Sus ordenanzas navales

Los antiguos Barceloneses, a quienes una larga navegación a Berbería, Egypto, Suria y Romanía había hecho experimentados, y al mismo tiempo precavidos contra los insultos de los pyratas Sarracenos, formaron sabios reglamentos en orden a los armadores, y a la defensa de su tráfico maríti-

[8] CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, capítulo IV, f. 187. El Rey Don Pedro de Aragón en sus Memorias hace mención de este hecho. Véase también PEDRO I: *Crónica*, p. 278, nota n.º 1, edición de 1779.

[9] PEDRO I: *Crónica*, p. 390, edición de 1779.

* El propio CAPMANY, en su obra *Qüestiones críticas*, cap. IV, trata «Del primer uso de la pólvora y de la antigüedad de la Artillería». Cf. VIGÓN, *Historia de la Artillería*, I, p. 21-113.

** Sobre las guerras entre Castilla y Aragón en tiempos de los dos Pedros véase cap. II, parte I, t. III; FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, cap. VIII, p. 109 y sig.; PASCUAL, *Mal proceder de D. Pedro el Cruel*; SALAS, *Marina española*, y *Expediciones marítimas*; SOLER Y PALET, *La guerra dels dos Peres*. Aspectos financieros de la guerra, pero sin alusión a las campañas navales, en GUTIÉRREZ DE VELASCO, *La financiación aragonesa de la «Guera de los Dos Pedros»*.

mo, que por los riesgos de las naciones bárbaras debía hacerse con aparato de guerra; de manera que la marina mercantil apenas se distinguía de la militar. Estas precauciones, tan onerosas para la economía del comercio, formaban por otra parte una marina guerrera, disponiéndola con el exercicio continuo de las armas, y con el desprecio de los peligros para los combates y expediciones navales, en que triunfó después con tanta gloria el pabellón Aragonés por espacio de dos siglos.

En las antiguas Ordenanzas náutico-mercantiles, conocidas con el título de *Ordinationes Ripariae*, hechas por los Prohombres de la ribera o puerto de Barcelona en 1258, se leen varias prevenciones para el resguardo y defensa de las naves de viage largo: entre otras [10], que todo marinero destinado al servicio de ballestero a bordo de las naos, debía llevar dos ballestas de dos pies y otra de estribo, trescientas saetas, capacete de hierro, prepunte o coraza, espada o sable. Esta misma armadura correspondía a los ballesteros de oficio a bordo de los buques menores; pero la del resto de la tripulación en unos y otros bastimentos parece que era puramente defensiva; pues cada marinero en las naves debía llevar lóriga, capacete de hierro o gorra morisca, escudo, dos lanzas, espada o sable; cuyos pertrechos eran, a corta diferencia, los que correspondían a la marinería de los leños, que eran las embarcaciones de segundo porte. Y esta ordenanza se estableció con tanta severidad sobre la observancia de este punto esencial, que imponía la pena de cincuenta sueldos a los Capitanes por cada marinero que admitiesen sin presentarse con la sobredicha armadura.

En quanto a la disciplina militar de los armamentos y corso, nos ha conservado el tiempo por fortuna otro monumento de las leyes que instituyeron los antiguos Barceloneses en el siglo XIII. Estas componen un código naval, que anda inserto en el volumen del Consulado del mar [11], y constan de

[10] Col. Dip., n.º 14. Es el capítulo VII de las referidas ordenanzas.

[11] Este libro se imprimió la primera vez en Barcelona en el año 1502, por orden de los Cónsules del mar de la misma Ciudad.

El referido Código empieza con este título: *Ordinacions de tot veixell qui armará per anar en cors, e de tota armada que's faça per mar.* Para dar idea de este monumento único en su especie de los hasta ahora publicados sobre la marina de la media edad, se han transcrito por su orden y en el catalán original todos los epígrafes de dichas Ordenanzas, en el Apéndice n.º 26 de estas *Memorias*, en donde podrá el lector satisfacer su curiosidad.

En el mismo Libro del Consulado del mar andan insertas unas Ordenanzas penales para el servicio de la marina: las que se dividen en 39 artículos con este título: *Capítols del Rey en Pere sobre los fets e actes marítims.* Fueron promulgadas en Barcelona en el año de 1340 de orden del Rey Don Pedro, las que habían sido extendidas por tres célebres marinos, *Bernardo de Cabrera, Jayme Boscá* y *Juan Llombart*, vecinos de dicha ciudad. * CAPMANY desconocía en este momento las ediciones de 1484 y 1494 del *Llibre del Consolat*, de las cuales tuvo noticia cuando estaba imprimiendo ya su propia edición de 1791. (Cf. *Ibidem.*, p. LXVII-LXXII.) Véase más adelante, parte II, lib. II,

treinta y quatro capítulos, que dan una idea completa de los nombres y porte de los buques: de la fuerza de sus tripulaciones; de su economía interior; y de varias maniobras de guerra, destinos y oficios. En el capítulo *de Nocheros y otros Oficiales* se manifiesta que los primeros bastimentos de guerra eran muy inferiores a los actuales; pues allí se establece que toda nave de corso de cien marineros de tripulación, que es la más fuerte que se supone, debe llevar diez y seis nocheros y veinte y quatro proeros, siempre que el armamento de la esquadra componga un total de fuerza de mil marineros. Parece que la *nave*, la que montaba siempre el *Almirante* o Comandante, era la embarcación de alto bordo, a la qual acompañaba la esquadra sutil de galeras, y leños de remos: y juntas formaban estas fuerzas un cuerpo solo para la subordinación, premios, castigos, peligros y ganancias. En el capítulo *de Ballesteros* se lee: que debían llevar cada uno de ellos dos ballestas de dos pies, y otra de estribo, trescientas saetas, cota de malla, coraza o cossalete, muslera, capacete de hierro, sable y dos garfios. En el capítulo *de Hombres de armas* se declara: que éstos guardaban al Almirante, cuya persona no podían desamparar en un combate hasta perder la vida. Su armadura de ordenanza era igual a la de los ballesteros, excepto en algunos puntos que estaban al arbitrio del Almirante. Esta gente era la que peleaba en los abordages y en todas las refriegas en que se venía a las manos con el enemigo: gozaban quatro partes, y todo lo que el Almirante les prometía por acometer, asaltar y combatir. Pero la principal presa que se apropiaban por ordenanza, era la armadura de la cabeza, y todo quanto en ella llevaban los otros hombres de armas del bastimento enemigo en el acto del abordage; porque pasada esta acción, no tenían ya derecho a semejante despojo. Toda la gente de guerra, como eran ballesteros, y hombres de armas, tenían su comandante inmediato, llamado *Condestable*. Había, además, en todas las embarcaciones armadas un maestre de raciones con el nombre de *Senescal*, y un contramaestre con el título de *Cominal*. Cada bastimento, siendo de construcción sutil o de remos, como eran galeras, leños y saetías, tenía su capitán denominado *Cómitre*. Llevaban también un piloto con el nombre de *Nochero mayor*; un capellán, cirujano, etc.; y todo el armamento iba baxo el mando del Comandante en gefe, llamado Almirante *.

cap. II, que trata de «las leyes marítimas de los antiguos barceloneses», y bibliografía moderna allí citada.

* Sobre ordenanzas navales véase cap. III, parte I, t. III de la presente obra, y VALLS-TABERNER, *Consolat de Mar, Notes sobre el Consolat de Mar*, y especialmente *Ordinacions navals*. También BLANCA, *Costumbres marítimas*.

Su intrepidez, fortaleza y pericia encarecidas en las historias

Semejantes instituciones observadas constantemente, y aumentadas o perfeccionadas en cada siglo, debieron producir precisamente la fortaleza, valor e intrepidez tan celebradas en la marina catalana por los historiadores nacionales y estrangeros; puesto que hasta la policía de la navegación mercantil se arreglaba con tanta severidad. Por estas virtudes guerreras celebra Matheo Villani, historiador Florentino del siglo XIV [12], la disciplina naval y ánimo esforzado de los Catalanes, llamándolos: *valenti uomini e grandi maestri di baratti del mare*, hombres valientes, y grandes maestros en los combates de mar. Encarécelo este escritor, con motivo de referir, entre otros hechos famosos de aquel tiempo, el repentino acometimiento con que dos galeras corsarias de aquella nación embisterieron dentro del puerto de Catania a quatro galeras y dos leños de Luis de Anjou, Rey de Nápoles, las que fueron intrépidamente asaltadas. Pedro Azario Novariense, que escribía por los años de 1353 los hechos de los Príncipes Vicecomitis de Milán, quando habla de la alianza que ajustó por aquel mismo tiempo Venecia con el Rey Don Pedro IV de Aragón, explica que solicitó la República el auxilio de aquel Príncipe, considerando la grandeza, número y excelencia de las naves de los Catalanes, gente la más experimentada y hábil en el mar [13].

Tristán Caraccioli, historiador del siglo XV, hablando de la elección que la Reyna Juana de Nápoles hizo en 1416 de D. Alonso V de Aragón para protector, defensor y heredero de sus estados, asegura que aquella Princesa no podía haber escogido otro ningún Potentado entonces, capaz de sostenerla y ampararla contra tantos enemigos. Pues le constaba que, de todos los Príncipes cuyas esquadras surcaban el mediterráneo, era D. Alonso el más poderoso; porque tenía en sus reynos tales soldados y remeros, que no era posible hallar en otro país tan apercibidos contra el enemigo, tan experimentados en las tempestades, ni tan sólidamente instruidos en la ciencia naval [14]. No menor elogio hace por comparación un Analista de

[12] VILLANI, M.: *Della historia*, lib. VII, capítulo LXXIII.

[13] MURATORI: *Scriptores*, XVI, p. 335. *In qua guerra Veneti Regem Aragonum inimicum antiquum Jenuensium confœderaverunt: qui Rex multas magnas naves et habiles ad pugnam ex Catalanis suis expertios et probos in mari præparavit.*

[14] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 28. Tales son las palabras de este pasage: *Hunc itaque sine controversia his Principibus qui interiori nostro mari utuntur esse potentissimum: habere enim et milites, et remiges e suis regnis non parandos aliunde in hostes, et eque in maris tempestatibus, navigandique peritia graviter instructos et exercitos.*

Génova, quando explica las causas de la guerra que por los años de 1331 se emprendió entre aquella República y los Catalanes, pues atribuye el origen de dicho rompimiento a los zelos mercantiles y a la rivalidad que forzosamente se había de encender entre dos naciones que se disputaban el mar con igual pericia y disciplina [15]. Óigase últimamente, en confirmación del concepto que una y otra han merecido desde entonces a los historiadores, lo que Zurita [16] opinaba acerca del rompimiento de aquella guerra famosa: «Desde entonces, prosigue, se comenzó a hacer guerra entre Catalanes y Ginoveses cruelísimamente, no sólo por la isla de Cerdeña, pero como entre dos naciones que competían el señorío del mar, aunque a juicio de todos eran los Catalanes preferidos no sólo a los Ginoveses, sí a todas las otras naciones en el uso de las cosas marítimas, así en la navegación como en el hecho de guerra, fortaleza, vigor, indutria, gran firmeza y tolerancia. Y por ellos las armadas de los Reyes de Aragón y Sicilia tenían el dominio y posesión del mar; y esto se sustentó mucho tiempo con el premio y castigo; pues tenían los Catalanes tan rigurosas leyes en sus navegaciones y armadas, y las cosas estaban tan en orden, que en una ley se daba pena de muerte al cómitre que con una galera se estubiese en tierra por huir de dos enemigas».

Parece que en aquella edad de gloria y de peligros, los Catalanes no sólo se aventajaban en todas las virtudes guerreras de un consumado marino, sino también en la sobresaliente construcción de sus baxeles. Raynero de Grancis [17], escritor Pisano de principios del siglo XIV, en la Prefación a su Poema histórico, asegura que en la batalla de Cerdeña, que en 1323 ganó a las fuerzas combinadas de Génova y Pisa el Infante Don Alonso de Aragón, se debió la palma de la victoria a la construcción de las galeras catalanas que predominaban con sus costados a las enemigas.

Así, la temeridad para despreciar los riesgos de todos los mares, y los rigores de todas las estaciones; así, la intrepidez para arrostrar el primer horror en los combates, eran calidades que algunos historiadores de aquella edad hubieron de conceder con preferencia a la marina de esta nación. Léese en Anales de Génova y de Venecia, que Poncio de Santapau fue el primer General que con su división de galeras empezó la sangrienta batalla

[15] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, p. 126: *(Bellum) inter populos quos unus idemque maritimus quæstus alebat, quique eadem navalia studia colebant.*

[16] Zurita: *Anales*, II, lib. VII, cap. XVI.

[17] Muratori: *Scriptores*, XI, p. 317: *In dicto mari cum eisdem Catalonensibus conflixerunt, quibus palma et victoria affuit propter bandas altiores suarum galearum, quae Pisanorum galeis, et Januensium eminebant.*

de Pera o del Bósforo en 1351, en la que peleaban con los Genoveses por el señorío del mar las esquadras combinadas de los Aragoneses, Venecianos y Griegos. También en la célebre batalla de Cerdeña, que en 1353 ganaron las fuerzas confederadas de Aragón y Venecia a la mayor armada de Génova, las galeras de los Catalanes fueron las primeras que embistieron y rompieron la línea de batalla del enemigo [18]. Un historiador Italiano [19], contemporáneo a la mayor parte de los sucesos de aquel siglo, no acaba de admirar el ardor marcial e intrepidez de esta nación, quando en el año de 1351 partieron de Cataluña veinte y tres galeras a juntarse con la armada aliada de Venecia, para oponerse a la invasión de los Genoveses contra Candia. Refiere, pues, que en la salida de aquella esquadra, que apresuraron con maravillosa celeridad los vivos deseos de venir a las manos con su natural enemigo, mostraron los Catalanes tanta impaciencia para aguardar la ocasión de señalarse en una acción, que en lo más áspero del invierno, quando las armadas acostumbraban entonces abandonar el mar e invernar en tierra, se hicieron a la vela en demanda de la esquadra Genovesa que estaba a la sazón cruzando el Archipiélago.

Finalmente, refiere un historiador de Venecia, que quando Candia se sublevó contra aquella República por los años 1303, el Dux de aquella Isla, no hallándose con fuerzas de mar bastantes para resistir a tan respetable Potencia, sólo fundaba sus esperanzas en los socorros de los Genoveses o Catalanes [20]. Tan acreditados y respetados eran entonces estos dos pueblos, que tanto más enemigos fueron en aquel siglo, quanto más igualaba su poder; bien que la superioridad estubo muchas veces de parte de los últimos en los reencuentros más decisivos, por donde adquirieron aún mayores ventajas sobre las demás naciones. Verdad es ésta muy manifiesta y notoria; pues si la fuerza de la marina de Cataluña, que formaba entonces el principal poder de los Reyes de Aragón, no hubiese asegurado a estos Príncipes el dominio del mediterráneo por largo tiempo, ¿cómo se hubieran podido concluir tan gloriosamente las conquistas de las dos Sicilias, Malta, Grecia, Córcega y Cerdeña contra los inmensos y repetidos armamentos de Nápoles, Francia, Génova y Pisa, casi siempre coligadas

[18] Villani, M.: *Della historia*, lib. III, capítulo LXXIX, p. 184.

[19] *Ibíd.*, lib. II, cap. XXXV, p. 106. Estas son sus propias y literales palabras:

Veinti tre galere armarono i Catalani, è tanto bolliva nel animo loro l'infocamento de lizza, che nel tempo che l'armate sogliono abbandonare il mare è vernare in terra, si misono da Vinegia è di Catalogna ad andare contro loro nimici in Romania.

[20] Muratori: *Scriptores*, XXIII, página 112.

contra la Casa Real de Aragón?, ¿cómo se habrían después podido sostener largas y obstinadas guerras contra doble número de fuerzas enemigas, para defender y conservar estas mismas conquistas ultramarinas, cuya disputada posesión mantuvo a los mares Egeo y Ligústico teñidos de sangre humana por espacio de casi dos siglos? Podemos, sin embargo, afirmar que tan señaladas ventajas no se debieron al número y a la fuerza solamente: sino también a una constante superioridad de pericia y valor, como efectos saludables de la disciplina naval que los antiguos Barceloneses habían establecido con leyes sabias y severas.

Mientras se mantuvo con rigor la observancia de estas antiguas ordenanzas, fueron invencibles los Catalanes; y a su exemplo los Valencianos y Mallorquines, que en las armadas tantas veces señalaron su arte e intrepidez por no negar su común origen. Y en quanto se perfeccionó la disciplina de los Catalanes, que ciertamente fue el único árbitro de sus victorias; en tanto se mejoró la construcción náutica, así de los bastimentos sutiles, como de los de alto bordo, pues que en uno y otro género fueron sobresalientes, cuya ventaja reconocieron en aquellos tiempos los autores estrangeros y aun sus mismos enemigos [21]. Ya desde principios del siglo XIV habían adoptado ciertos baxeles llamados *cocas* *, con que unos armadores Bayoneses se aparecieron la primera vez en el mediterráneo en 1301, prefiriendo esta especie de construcción por más segura y ligera para navegar, y menos dispendiosa que la de las *naves gruesas*, que desde aquel punto abandonaron ellos, los Venecianos y los Genoveses. En una mudanza tal, que hizo época en la marina del Levante, sólo cita Juan Villani [22] a estas tres naciones, como las únicas que entonces reynaban en aquellos mares.

Todavía en el siglo XVI conservaban crédito de excelentes hombres de mar los Catalanes, a pesar de que carecían ya de la antigua navegación a

[21] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 105. Boncincontrio, Analista Napolitano de principios del siglo XV, asegura que los Catalanes hacían ventaja a los Genoveses en punto a galeras: *Celtæ*, así los llama, *triremibus meliores Genuensium*. Ya hemos visto en otro lugar como en la batalla de Cáller de 1323 se debió la victoria a la construcción de las galeras catalanas, que predominaban a las enemigas.

Muratori: *Scriptores*, XXIII, p. 280·

Por otra parte, Antonio Gallo, historiador Genovés, hablando de mediados del siglo XV, como testigo ocular de la esquadra que armó en corso la Ciudad de Barcelona, celebra la fábrica de sus naves muy veleras, diciendo: *Erant enim Catalanorum naves levissimæ, et mira celeritate ferebantur.*

[22] Villani, G.: *Storia*, lib. VIII, capítulo LXXVIII, p. 352: *é d'allora innazi i Genovesi, è Veneziani, è Catalaai usaroao di navicari con le cocche, è lasciarono il navicare, delle navi grosse per piu sicuro navicare, è perche sono di meno spesa. E questa fu ia queste nostre mariae gran mutazioae di navilio.*

* Véase Deffontaines, *La «coca» en Mediterranée*, y Hensius, *Dimmensions et caractéristiques des «Koggen»*, donde figura una nutrida bibliografía y abundante material gráfico referente a este tipo de embarcación.

Oriente y Flandes, y de estar excluidos, en calidad de vasallos de la Corona de Aragón, de los viages a la América. Tal era el tiempo en que escribía un autor Italiano, que hablando del estado que tenía Cataluña en el reynado del Señor Felipe II, dice: «Los pueblos de aquella Provincia viven de la navegación, en cuyo exercicio son muy prácticos, y del comercio de que sacan grandes provechos» [23]. Finalmente, en el siglo XVII, quando no existían aquellas poderosas armadas, y quando el tráfico de todo punto interrumpido tenía cortada toda navegación, la memoria de los insignes hechos que inmortalizaron la reputación de la marina de Cataluña, ocupaba y lisonjeaba la imaginación de los escritores patriotas *. De éstos fue Abarca [24], historiador Aragonés, que animado de los vivos deseos de restaurar las fuerzas navales de la Monarquía de España, proponía al Señor Carlos II, entre otros medios, el siguiente: «Podrá, le dice, el vivo genio de V. M. formar o confirmar su elevado y propio concepto de lo que se debe discurrir y esperar del valor marítimo de estas naciones, y con más abundancia de la catalana (a la qual el mar es tan doméstico maestro), cuya destreza y fortaleza pusieron a esta nobilísima nación en el sumo nombre de las hazañas marítimas, y en el honor del dominio del mar mediterráneo, competido y conservado con brillante ardor contra las esforzadas y constantes resistencias de las naciones más belicosas y ricas de Europa y África; y sólo perdieron después esta posesión, porque la dexaron, o cansados de vencer, o pagados de la paz». Si Abarca hubiese querido examinar las causas, que no eran muy ocultas, de esta decadencia o ruina **, combinando las circunstancias físicas y políticas que la precedieron y acompañaron, pudiera haber dado una razón más natural y sólida de la pérdida del dominio del mar. Entonces hubiera visto que los Romanos perdieron su universal imperio, no porque se hubiesen cansado de vencer, sino porque otras naciones se cansaron de ser vencidas. Pero como el historiador hacía aquí el papel de un panegirista, se le puede disimular un pensamiento falso a trueque de tener un hecho verdadero.

[23] Botero: *Relationi universali*, lib. I, f. 3, dice estas expresas palabras: *I popoli (di Catalogna) s'ajutano col mare, ande cavano navicando, nel che vogliono assai, è traficando grandi emolumenti.*

[24] Abarca: *Los Reyes de Aragón*, I. Véase la *Dedicataria*.

* Sobre marina catalana en los siglos XVI y XVII véase Carrera Pujal, *Historia política y económica*, I. Interesantes datos en Barozzi-Berchet, *Relaziani dagli Ambasciatori veneziani*.

** Sobre las causas de la decadencia marítima y comercial, tanto de Cataluña como de los demás países mediterráneos, véase el propio Capmany en el cap. V, lib. II, t. I, y la bibliografía posterior allí citada.

CAPITULO I

DE LAS GUERRAS MARITIMAS ENTRE CATALANES Y GENOVESES

El primer rompimiento de hostilidades entre Catalanes y Genoveses, que con razón llama Juan Villani, historiador Florentino de aquel tiempo: *guerra molto aspra e dura*, y que por su obstinada duración dieron lugar a recíprocos estragos y mortandades, nos ofrece un vivo retrato del género de guerras navales de aquella edad, en las que obraban más la animosidad y odio personal, que los intereses verdaderos del Estado y la sagacidad de los gabinetes. En ellas no se busque aquella humanidad que las nociones del derecho de gentes han introducido en los combates, y mucho menos la cortesía que el trato y comunicación con los diversos pueblos y los progresos de la civilización han inspirado después a los guerreros: antes bien, todo era entonces cólera y temeridad de parte de los caudillos, y de los combatientes ferocidad y venganza; efectos todos propios de la barbarie y grosería de aquellos siglos, y de la pequeñez de las naciones, entre quienes es más fácil que el odio crezca y se haga luego universal, por aquella razón que el peligro es en ellas más inmediato y común, y por consiguiente la defensa más necesaria a todos los individuos de la sociedad.

Grosería y barbarie de las costumbres militares

En efecto, ¿qué moderación y buena fe se podía esperar de una edad en que los Reyes reñían desafiados como injurias personales las querellas de la corona o de la nación, y cortaban el puente destinado para parlamentarse; en que los heraldos intimaban al enemigo el enojo y despecho de los Potentados; en que los improperios servían de manifiestos, y la horca o los cadahalsos eran el destino común de los vencidos? Unos quantos exem-

plos, que por fortuna los historiadores nos han dexado apuntados, podrán darnos una clara idea de las costumbres groseras de aquellos siglos *.

Caffaro [1], hablando del cruel corso que por los años 1195 hacían los Pisanos en Sicilia y Romania a los Genoveses, refiere la indecente y dura amonestación que éstos después de derrotados recibieron del vencedor; y es en estos términos: *Putos, mugeres de los Venecianos, ¿aún tenéis atrevimiento para correr los mares? Si otra vez quisierais navegar, arrojad el acero, dexad las armas, y andad como mugeres; y sino os hemos de cortar las narices.* A la verdad, las expresiones de los vencedores parecen más propias de mugeres enojadas, que de unos guerreros victoriosos.

El mismo Analista [2] refiere que en el año de 1250, navegando los Venecianos con su caravana para Alexandría, encontraron una esquadra de galeras genovesas, y habiéndose aquéllos recogido y hecho fuertes en una nave encastillada, la mayor parte de su flota, en escarnio y mofa de sus enemigos, echaron al mar un par de gallinas, gritando: *cum istis praeliate.* Este modo ridículo y grosero de desafiar y despreciar al enemigo, fue motivo que se trabase una cruel pelea, en que quedaron derrotados los provocadores.

En otra parte nos dice el mismo escritor [3], que en el año 1274 una armada genovesa, después que hubo apresado algunas naves del Rey Carlos de Nápoles, se puso a la vista de la capital de este Reyno, y en menosprecio y mofa de aquel Príncipe, que desde su propio palacio contemplaba la acción; las galeras enemigas, de orden de su Almirante, ivan pasando muy arrimadas a tierra formadas en cordón, zambulliendo en el agua una tras de otra las banderas Reales que habían tomado; cuya maniobra repitieron por mucho tiempo, a fin de alargar más el dolor del Rey que ofendían. Tal era la cortesía y generosidad de los vencedores de aquellos siglos.

Marino Sanuto, historiador veneciano [4], también nos refiere, que en 1292 Andrés Dandolo, que era General de setenta y cinco galeras de aquella República, fue derrotado con toda su armada en el Adriático por Lampa Doria, Almirante de Génova, y hecho al fin prisionero de guerra. Pero fue tanta la rabia que tomó de verse en aquella situación, que a fuerza de dar cabezadas contra un palo de la galera, se quitó la vida. Esta acción de cólera

1 Muratori: *Scriptores*, VI, p. 372.
2 *Ibíd.*, p. 532.
3 *Ibíd.*, p. 563.
4 Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 579.

* Véase el cap. III, parte I, t. III, y la obra de Lot, *L'art militaire*, que estudia los problemas tácticos y estratégicos de las armadas medievales y contiene numerosa bibliografía.

impotente, que lleva el carácter de venganza mugeril, nos dexa considerar quál hubiera sido la suerte que le esperaba al Genovés si hubiese caído en manos del Veneciano; y quán poca confianza podían entonces tener los vencidos en la templanza y humanidad de los vencedores.

El citado escritor cuenta [5], que habiendo llegado a oídos del Senado de Venecia en el año 1318 la noticia de que en una esquadra genovesa se había proferido esta expresión: *andiamo alla roba da' porci Veneziani*; se irritó de tal manera de esta injuria, que destacó inmediatamente once galeras, que navegaron hasta Caffa en seguimiento de los enemigos; es decir, Venecia embió una esquadra a la Crimea para tomar satisfacción de una habladuría. En otra parte refiere el mismo [6], que en un combate que se dio en Porto-Longo de Romanía en 1354, en cuya acción ivan los Venecianos victoriosos, el Almirante Genovés, Paganino Doria, en el calor de la matanza corría animando a los suyos a que rematasen a los enemigos, y a éstos les gritaba: *alla morte porcaglia*; como quien dice: *morir aquí, manada de cerdos*. En efecto, parece que entonces la sangre de un enemigo se veía verter con la misma indiferencia o alegría que la de un cerdo; pues que las naciones más civilizadas tenían tan baxa opinión una de otra.

Por estos quantos pasages, y otros muchos de la misma laya que hubiéramos podido recoger, se ve claramente, que al fin todos quedaban vengados; que la indecencia y odiosidad en el trato y las expresiones eran iguales en todos; y que quando los dicterios de *puto, puerco, can*, etc., eran comunes en los dos pueblos más cultos de aquella edad; ¿qué trato y urbanidad se podía esperar de las demás naciones beligerantes?

Los catalanes, que no pasaban por los más corteses de la Europa, y que a su dureza natural juntaban entonces la grosería del siglo, y la ferocidad de su valor, no nos pudieron dexar mejores exemplos de magnanimidad y hospitalidad en las guerras; y mucho menos en la que sostuvieron contra los genoveses, enemigos eternos de su comercio y prosperidad; cuyo odio se hizo universal, no sólo en las familias sino también en las generaciones. Por un pasage de aquellos tiempos se puede descubrir un rasgo de la animosidad que reynaba entre estos dos pueblos. En el año 1334 quatro naves catalanas que llevaban tropas a Sicilia, después de repetidos combates contra diez galeras de Génova, que por espacio de ocho días seguidos las habían dado caza, hubieron de rendirse finalmente; pero antes uno de los catalanes

[5] *Ibíd.*, p. 598.

[6] *Ibíd.*, p. 630.

que llevaba a bordo a su esposa, le atravesó el pecho con su propia espada [7], prefiriendo verla espirar a sus pies, que caer en manos de los enemigos. En efecto, es muy presumible que entonces un marido no pudiese esperar grandes atenciones de la brutalidad de una chusma vencedora.

Causas destructivas de las guerras de mar

Independientemente de la barbarie de aquellos tiempos y animosidad personal de los partidos, que no permitían muchos actos de moderación y generosidad, y del denuedo de unos combatientes, que vencidos no podían esperar mejor trato que el de esclavos, concurrían otras causas para hacer las guerras de mar tremendas y destructivas. Los combates eran más mortíferos que los de hoy; porque se peleaba comúnmente con bastimentos baxos y más débiles, y con abordage recíproco, en que se venía a las manos; y trabándose unas galeras contra otras con garfios y cadenas, eran unos puentes flotantes de comunicación para mesclarse dos enemigos. En este estado uno de los dos había de quedar rendido o aniquilado; pues ninguna maniobra era capaz de separarlos: ni el encarnizamiento personal, en que sólo obraban el valor o la desesperación, permitía aquella subordinación fría y pasiva para obedecer a la voz del Comandante, que ordinariamente estaba confundido en la pelea, ni para suspender la acción del combate.

Parece que entonces la superioridad de una nación respecto de otra no consistía, tanto como ahora, en el mayor conocimiento de la táctica naval, pues las maniobras que hoy exige la combinación de movimientos y del tiempo con la resistencia del agua y del viento, a causa de la distinta construcción, velamen, magnitud de los buques y manejo de la artillería, de ningún modo convenían a unas esquadras compuestas de galeras, que combatían pocas veces en alta mar, que se defendían en qualquiera rada, ensenada o cala, a unos bastimentos de remos, que peleando casi siempre en verano, disponían al arbitrio de su palamenta del viento y del agua, sin necesidad de sus velas, que sólo eran de gran uso y servicio para aumentar el choque del arremetimiento. Finalmente, tampoco eran adaptables las maniobras modernas a unos bastimentos, que tenían la misma facilidad y ligereza para embestir con todos los vientos, que para huir y varar en todas las playas, salvar la gente y aun combatir en esta posición.

La ventaja decidida que entonces podía haber de nación a nación, con-

[7] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, página 129.

sistía realmente más en la calidad de las armas, fortaleza y agilidad de las tripulaciones, intrepidez y temeridad de los combatientes, que en el número y grandeza de las armadas, sobre todo quando constaban de fuerzas mercenarias, o de aliados. Así, hemos observado que los Catalanes y Genoveses, que siempre se sirvieron de buques propios y de una marina nacional, la más exercitada en todos los mares por la extensión de su comercio, fueron los dos pueblos más temidos y buscados por todas las Potencias.

Por otra parte, como entonces los combates se empezaban comúnmente a furiosos choques de espolones de proa entre una lluvia de piedras, dardos y saetas, y se remataban a viva fuerza de brazos entre los guerreros, a la mortandad causada por el acero, se agregaba el gran número de ahogados que leemos en todas las historias de aquellos siglos. Pero esto no nos debe admirar tanto, si consideramos la construcción baxa y ligera de aquellos bastimentos, el transtorno y estremecimiento causado en sus buques por el espolonazo de las proas herradas, y los recíprocos asaltos de los combatientes de una galera a otra. En las naves y cocas, que eran los baxeles de alto bordo, no se nota el número tan crecido de anegados. Agréguese también a esto la imposibilidad de socorrer a los heridos, así por la imperfección de la cirugía, como por el trastorno de unas embarcaciones pequeñas, que casi siempre tenían la pelea y la confusión dentro de bordo.

Otras causas destructivas

Otras causas destructivas tenían las guerras de mar. Era entonces muy común el sumergir a las embarcaciones rendidas, o incendiar a las varadas. Por la falta de artillería no se podían desviar las máquinas incendiarias, ni a los incendiadores en los combates, ni en las costas, playas o puertos tampoco podían los castillos amparar a sus naves, ni a las amigas o aliadas. Así, pues, era entonces frecuente ver incendiar a las esquadras vencidas a la vista de las mismas ciudades o castillos, baxo cuyas fortificaciones se abrigaban. Por esto los bastimentos de alto bordo, como eran los baleneros, naves y cocas de guerra, se presentaban ordinariamente al enemigo cubiertas de cueros vacunos para resistir los artificios de fuego arrojadizo. Por consiguiente, los puertos entonces no fiaban para su seguridad y defensa en otro recurso que en la cadena, que cerraba su entrada y la boca de las dársenas. Otro de los estragos muy frecuentes de aquellas guerras navales, provenía de la incapacidad de las armadas para resistir los temporales del invierno.

y muchas veces los del verano. Es asombroso también el número de naufragios que leemos en las Crónicas antiguas, desastre muy raro en estos tiempos.

Aunque las máximas de la guerra de corso fuesen entonces muy destructivas, las operaciones militares de las expediciones navales, sobre todo entre catalanes y genoveses, se reducían casi siempre a algunas incursiones en los puertos, y desembarcos en las costas, talando, quemando y asolando quanto encontraban en el país enemigo sin resistencia. Como los Soberanos eran pobres, y por la constitución política de los estados, los subsidios de mar, así como los de tierra, debían esperarse del convenio y buena voluntad de los pueblos, se interrumpían frecuentemente las hostilidades respectivas, y casi nunca se podía finalizar ni menos continuar un plan seguido y arreglado de guerra.

Todas las expediciones marítimas se hacían entonces en los meses de verano; y las esquadras llevaban término de seis meses, de cinco, de quatro, de uno; algunas veces se armaban por semanas, y aun por días; es decir, ivan casi siempre a un golpe de mano premeditado. Así, las campañas eran de corta duración, y las esquadras se armaban y desarmaban con mucha facilidad. Éstas no llevaban siempre un sueldo fixo; algunas salían a ganancia de corso, que era el fin principal de los que se alistaban; y la mayor parte se aprestaban y mantenían por repartimiento de los comunes, que según sus fuerzas o las recompensas que les prometían los Príncipes, calculaban y medían el tiempo que debían durar las pagas: de suerte que más de una vez se perdió el fruto de una expedición por haberse cumplido el plazo del armamento. No recurriendo a estos subsidios pactados de los pueblos, y a los servicios graciosos de las ciudades mercantiles, los Reyes y Repúblicas de aquellos tiempos no hubieran podido de otra manera mantener por largo tiempo armadas tan numerosas como nos describen las historias.

Como cada provincia o capital contribuía por sí con su gente y dinero, una armada Real quando se componía de todas las fuerzas de los Reynos, constaba de tantas divisiones o esquadras, quantos eran los contribuyentes, que gozaban el privilegio de nombrarse el Comandante de su propia nación. Tal fue la práctica seguida en la Corona de Aragón por muchos siglos. Pero esta prerrogativa de unos pueblos libres y de unas ciudades privilegiadas, al paso que mantenía una grande emulación en los combates donde todos se veían obrar, y en los aprestos en que podían entrar estímu-

los de igualarse o sobrepujarse recíprocamente en el subsidio y servicio, debía muchas veces traer obstáculos a la subordinación al General en gefe, y algunas demoras en el alistamiento y reunión de fuerzas. Y como entonces cada provincia marítima tenía su Vice-Almirante nacional; Mallorca, por exemplo, se hubiera tenido por agraviada, si un valenciano hubiese mandado su esquadra, y así respectivamente de las demás. En el discurso de esta obra veremos cómo Barcelona disponía de la manutención, armamento, plazo y comandante de sus esquadras en defensa del Reyno y servicio de sus Reyes; y cómo Cataluña, casi en todas las expediciones de la corona, pues que en todas llevaba el mayor peso, disponía de la elección del General de la empresa. Díganlo los Moncadas, Cervellones, Cabreras, Santapaus, etc.

Guerras de los Genoveses

Nada exercitó más a la marina catalana que las continuas y sangrientas guerras contra los genoveses, que por espacio de más de un siglo se renovaron con implacable crueldad. *Inimicitiae cum Tarraconensibus implacabiles perpetuae fuerunt Januensibus.* Tales son las palabras de un autor Griego [8], que escrivía los sucesos de su tiempo, esto es, de mediados del siglo XV. Los mismos Analistas de aquella turbulenta República, aún no podían olvidar la impresión que habían dexado en los ánimos los estragos de las pasadas hostilidades. Uno de ellos [9] llama a los catalanes: *genus nobis inimicissimun: genus infestissimum nomini Januensi.* Otro confiesa la eterna enemistad de aquella nación con la suya, quando dice: *Catalani perpetui Ligurum hostes* [10].

En efecto, largas y tremendas fueron las guerras que la Real Casa de Aragón sostuvo hasta su total extinción con aquellos fieros Republicanos, que en todas partes, recelosos del acrescentamiento de una nueva Potencia, se mostraron enemigos suyos, o fautores de sus enemigos. Por consiguiente, grandes habían de ser las hostilidades que tubieron que resistir los catalane, quienes por la vecindad de su costa, por los establescimientos que su industria fomentaba en las adquisiciones ultramarinas de la Corona [11],

[8] Chalcondylas: *De rebus turcicis*, lib. V, p. 140.

[9] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1292.

[10] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, p. 126.

[11] *Ibíd.*, p. 126. El mismo Foglieta, comparando la navegación y comercio de los Catalanes con la de los Genoveses, dice que esta rivalidad y competencia no podía dexar de producir un rompimiento. *Multæ autem odiorum causæ cum utroque intercedebant, ut necesse erat interpopulos quos unus idemque quæstus alebat, quique eadem navalia, studia et commercia colebant.*

donde los Genoveses perdieron sus ventajas y antiguos provechos. y en fin por la rivalidad en la concurrencia a las escalas y mercados del Levante, se atraxeron contra sí las armas del mayor enemigo, que acostumbrado a derrotar a los Venecianos, y a intimidar a Griegos, Turcos y Pisanos, llamaba a su capital *Reyna de los mares*, título justamente merecido por el esplendor de sus hazañas, riqueza de sus flotas y extensión de sus navegaciones.

Génova estaba acostumbrada a poner contra sus enemigos armadas de sesenta y ochenta galeras. Su comercio se extendía desde Flandes al mar de Azow o mar de la *Tana*, y por la costa opuesta, desde Ceuta hasta Synope. A fines del siglo XIII y principios del siguiente contaba el común de aquella Señoría seiscientas veinte y siete naves, sin la de los particulares, y otros bastimentos menores de comercio [12]. Su marina era la más exercitada de aquellos tiempos, porque además de estar casi siempre en guerra con todas las Potencias rivales de su tráfico y navegación, tenía a sueldo de las naciones amigas continuamente esquadras auxiliares.

Los catalanes, luego de conquistada la Sicilia *, conocieron que aquella Isla, ofreciéndoles por su feliz situación y fertilidad el imperio del mediterráneo, iva a ser el centro de su comercio, y el abrigo de sus navegaciones a Levante y África; se vieron en la necesidad, para conservar estas ventajas, de medir sus fuerzas y valor con los genoveses en la época más floresciente del poder y riquezas de esta nación. Como las hostilidades debían necesariamente preceder a una declaración de guerra, Henrique Spínola, que con cinco galeras y una saetía cruzaba en el año 1285 entre las islas de Córcega y Sicilia, apresó una nao catalana que pasaba de Túnez a Pisa cargada de lana y otras mercadurías de Berbería, la qual iva de conserva con dos leños y una barca de la misma nación, que pudieron huir, menos la última que cayó en manos del enemigo [13]. Para este primer rompimiento se renovaron pasadas enemistades, originadas en Córcega y Cerdeña sobre el favor que los catalanes daban a los de Pisa [14], sin duda con la recompensa

[12] Bizaro: *Annales*, lib. V, p. 93.

* Sobre relaciones entre Aragón y Génova después de la conquista de Sicilia, véase Soldevila, *Pere el Gran*; Finke, *Acta Aragonensia*; Rubió, *Diplomatari*; Salavert, *Cerdeña*, y *El problema estratégico*.

[13] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 589.

[14] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. V, p. 111: *Eo anno (1291) initium belli inter Catalanos et Januenses factum est, navi Genuensi a Catalanis capta. Hujus belli semina diu ante facta fuerant, cum in contentionibus inter Pisanos et Genuenses de Sardiniæ et Corsicæ insulis, Catalani sæpe Pisanis adversus Genuenses haud obscuram opem tulissent. Renovatæ sunt odiorum causæ, Petro Aragoniæ Rege, Gallis cæcis et exactis Sicilia polito: cum multis subinde damnis Catalani Genuenses efficerent.*

de ser bien admitidos en las colonias y escalas de esta Señoría mercantil; pues los genoveses, que las disputaban a esta rival, no daban partido a nadie, ni se lo dieron jamás en ninguna de sus posesiones o factorías de Oriente, acaso porque su gran poder les eximía de necesitar de auxilios forasteros, o porque la estrechez de su patria, y la esterilidad de su territorio, que reducían aquel estado a una constitución precaria, les precisaba a ser más osados, codiciosos y exclusivos.

Como quiera que sea, las hostilidades continuaron por muchos años entre ambas naciones; y aunque alguna vez cesaron las causas, y las incursiones sufrieron alguna intermisión, nunca se apagaron los zelos y los odios. Éstos habían necesariamente de renovarse con motivo de la investidura de Cerdeña, que recibió del Papa Bonifacio Jayme II de Aragón: porque los genoveses, que tantas ventajas sacaban de sus establecimientos y predominio en aquella isla, iban desde aquel punto a ser despojados por los catalanes, que ya entonces no les cedían en actividad e industria mercantil. Así, pues, en la batalla de Cáller *, que se dio en 1325 entre la armada del Rey Don Jayme y la de Pisa, antigua poseedora de aquella isla, Gaspar Doria servía de auxiliar a esta Señoría con veinte y quatro galeras genovesas que hizo armar en Saona. En esta función los catalanes, saliendo del puerto de Castro, con tal ímpetu y arrojo acometieron a la escuadra enemiga antes que hubiese formado el orden de batalla, que a la primera embestida apresaron ocho galeras, cinco genovesas y tres pisanas [15].

Los genoveses, que siempre fueron enemigos declarados de todos los que podían hacerles sombra en sus contrataciones, necesariamente habían de serlo de los catalanes, cuya concurrencia veían casi en todos sus mercados; pues a principios del siglo XIV encontraban a los Barceloneses en Flandes, Inglaterra, Sevilla, Ceuta, Túnez, Provenza, Grecia, Chypre, Syria y Egypto; en una palabra, en todos los mares y escalas.

Entre otros insultos que por los años 1326 recibieron los catalanes de los armadores genoveses tanto de la facción de los Güelfos, que llamaban *intrínsecos*, como de la otra de los Gibelinos, conocidos por *extrínsecos*, que ocupaban entonces a Saona, encontramos que en el puerto de Girgenti fue apresada la coca Barcelonesa de Pedro Vidal y Arnaldo Sabater. Desde luego esta infracción hostil obligó a que el Magistrado Municipal de Bar-

[15] MURATORI: *Scriptores*, XVII, página 1054.

* Sobre la conquista de Cerdeña y en especial sobre la batalla de Cáller véase ARRIBAS, *La conquista de Cerdeña*, cap. VII-IX, con importante documentación sobre los efectivos navales catalanes.

celona escriviese con fecha de cinco de octubre de aquel año al Rey Don Fadrique de Sicilia, implorando sus poderosos oficios para conseguir la restitución de aquella presa. Sobre el mismo asunto y solicitud escribió también al Cónsul que tenía puesto en Palermo, al de Mesina Guillermo Ricart, y a Bernardo Sásala, que lo era de Trápani [16].

En conseqüencia de estos y otros agravios, y del reciente que padeció el comercio de Barcelona con la presa de la coca de N. Bordell, se declararon en Cataluña las represalias. Éstas fueron levantadas, o por mejor decir, suspendidas a instancia de los mismos Genoveses, entretanto que se ajustaba el compromiso acerca de una indemnización general por los agravios y excesos cometidos de una y otra parte; a cuyo fin vinieron aquel mismo año a dicha ciudad los Embaxadores Nicolás Doria y Antonio Camilla a tratar con el Rey Don Jayme la convención entablada, la que al fin concluyeron y firmaron en nombre de la República. Para hacer más general y sólido el ajuste, el Magistrado Barcelonés había despachado a Berenguer y Simón Dusay hermanos, y a Bernardo Rovira por Embaxadores a Saona, a efecto de que esta ciudad fuese comprehendida en el tratado de la capital, puesto que ambas componían el Imperio Genovés. Pero todas estas diligencias amistosas fueron vanas e inútiles, pues la primera no quiso acceder a las condiciones del convenio que se le proponía, y la otra se negó a ratificar los mismos capítulos que habían estipulado y firmado sus Plenipotenciarios. En vista de esta mala fe y correspondencia, los negociadores Barceloneses tubieron orden de retirarse sin el consuelo de haber podido restablecer la buena harmonía y amistad entre las dos naciones [17].

En este estado de resentimientos y desavenencias, las cosas habían llegado a un punto de crisis tal, que las excursiones pasageras, fomentadas desde mucho tiempo por la rivalidad y los zelos de dos pueblos competidores de la navegación del mediterráneo, no podían dexar de romper en una guerra viva entre aquella Señoría y la Corona de Aragón, cuyo Soberano, viendo ofendido su pabellón y molestados sus vasallos, hubo de fiar a la suerte de las armas la decisión de aquella gran querella. Los Catalanes, que eran los súbditos más agraviados, y por tanto los que más interés tenían en declarar la guerra, la empezaron en el año 1331 con toda la intrepidez que pueden inspirar a una nación la confianza en su habilidad y el conocimiento

[16] A. H. M.: Ambas cartas, que por estar muy gastadas sus copias no se han insertado en la Colección Diplomática de estas *Memorias*, se hallan en la serie I, n.º 9, *Llibre de Consells, 1325-1326*.

[17] Col. Dip., n.º 120.

de sus propias fuerzas. En efecto: muy poderosas debían éstas de ser, quando las confiesan tales los mismos historiadores de los enemigos, pues uno de ellos [18], hablando de este rompimiento, llamó a los Catalanes y Venecianos: *duo praepotentes populi;* y aun dice que el miedo de la invasión meditada por aquellas dos naciones reconcilió las facciones domésticas, que tenían dividida e indefensa a la República.

En efecto. Cataluña era entonces digna rival de Génova en el comercio y navegación [19]. Así pudo desafiar a aquellos fieros republicanos y amenazar sus propios hogares con la armada de quarenta y dos galeras y treinta leños, que se aprestó en Barcelona a expensas de sus Comunes baxo las órdenes de Guillermo de Cervellón, a quien la ciudad había nombrado por General de aquella osada expedición [20]. Este armamento iva poderosa y excelentemente pertrechado de fuerzas de mar y tierra; así mereció que Jorge Stella llamase a sus galeras *optime armatas*, y que Foglieta dixese que era *ingens clasis armata*, y que llevaba a bordo *praevalidas maritimas ac terrestres copias.*

Efectivamente, era grande el esfuerzo y arrogante la empresa, de suerte que en aquel tiempo, después de Venecia y la misma Génova no había seguramente ninguna ciudad en Europa capaz de aprestar tan poderosa y brillante armada. Ésta, a fines de Julio del citado año de 1331, se presentó en la ribera embistiendo a Mónaco y Mentón, cuyos viñedos taló y quemó con inumerables estragos. Después estrechó el puerto de Saona, y de allí pasó a bloquear el de la misma capital a mil pasos de distancia; y en esta población despacharon los catalanes un heraldo al Senado, con cartas en que le notificaban o la satisfacción de las hostilidades pasadas, o la batalla. La Señoría no se hallaba en aquella sazón dispuesta para admitir el desafío: así, los provocadores se retiraron y fueron a probar un desembarco en Clavaro, donde se travó una reñida refriega. Sin embargo, después de haber saqueado el arrabal e incendiado palacios y templos, según práctica de aquellos siglos que llaman de las buenas costumbres, salieron a hacer nuevas excursiones en Porto-vénere, arrasando los sembrados y plantíos. No satisfechos de los destrozos que acababan de executar en tierra, se retiró toda la armada a Cerdeña, en cuyos mares cruzó todo el resto de aquel año, interceptando la navegación a los genoveses [21].

[18] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, p. 127.

[19] *Ibíd.*, p. 127.

[20] Col. Dip., n.º 126.

[21] Muratori: *Scriptores*, XVII, página 1064.

Ansiosa la Señoría por vengar las afrentar y pérdidas pasadas, aprestó al siguiente año una esquadra de quarenta y cinco galeras, o quarenta y siete según otros, baxo las órdenes de Antonio Grimaldi, con destino a infestar los mares de Cataluña. En efecto, fueron terribles los estragos que hizo en toda la costa de levante, apresando y quemando muchas embarcaciones; y tomando la vuelta de Mallorca, dio caza en aquellas aguas a cinco galeras catalanas que cruzaban en el canal; pero éstas, forzadas por la superioridad del enemigo, vararon, y después de haber puesto la gente salva en tierra, abandonáronse los buques al General Genovés, que les hizo prender fuego [22].

La guerra siguió con recíprocas hostilidades y con todos los furores de la cólera y la crueldad de unos corsarios encarnizados. En aquel mismo año, una galera catalana que hacía el corso en el mar de Córcega, fue acometida por dos leños y varias barcas que se habían armado en Bonifacio; y hubo al fin de rendirse a la superioridad del número, y entregar los prisioneros a todos los rigores del vencedor, que hizo luego degollar a gran parte de ellos [23].

Todo el año siguiente de 1333 continuaron entre las dos naciones recíprocas presas y mortandades en el mar. Los Genoveses, acometidos en todas partes, se vieron precisados a armar veinte galeras divididas en dos esquadras: la una salió mandada por Octobano Marini, y la otra por Janoto Cigala, el qual a su primera salida apresó en las aguas de Sicilia a muchas naves enemigas cargadas de trigo. También tres galeras catalanas y un leño que cruzaban entonces en aquellos mares, dando caza a quatro galeazas genovesas que ivan al comercio de levante; apresaron una de ellas, sin contar un gran número de otras presas menores, que felizmente se consiguieron en aquella campaña con grandes pérdidas de una y otra parte [24].

En el siguiente año de 1334, después que la esquadra del Capitán Cigala volvió a Génova, partieron de Cataluña seis galeras a hacer el corso en Córcega, Cerdeña y Sicilia, donde apresaron muchas galeras y otras naves de los genoveses, degollando a la mayor parte de los prisioneros, y haciendo acabar a otros en la horca [25]. Para atajar tan repetidos daños, armó la República una esquadra de diez galeras, cuyo mando confirió a Sologro de Negro, uno de los nobles más valerosos y prudentes. Éste fue tan diligente en

[22] Muratori: *Scriptores*, XVII, página 1065; Villani, G.: *Storia*, libro X, capítulo CXC.

[23] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1066.

[24] *Ibíd.*, p. 1066.

[25] *Ibíd.*, p. 1067.

su cruzero, que habiendo avistado en la altura de Mallorca quatro naves catalanas que navegaban para Cerdeña, armadas con novecientos soldados y ciento ochenta cavalleros, les dio cruel caza con repetidos combates por espacio de ocho días seguidos. Esta tremenda resistencia costó a los nuestros ochocientos hombres entre muertos y heridos, de suerte que sólo unos trescientos quedaron para rendirse prisioneros [26]. Añaden otros historiadores genoveses [27], que el Comandante Sologro, desesperado de la larga resistencia de las naves enemigas, mandó arrojar al mar todos los víveres de sus galeras; y a fin de obligar su gente al asalto, les propuso la necesidad de embestir al enemigo para su propia conservación, pues no les dexó otra esperanza de vivir que las provisiones de las naves que rindiesen. Terrible resolución que no tiene exemplar, pero que le valió la victoria, y que manifiesta con qué ferocidad se hacía entonces la guerra entre los dos pueblos.

Noticioso el citado Sologro de que los Catalanes habían hecho algunas presas, volvió a hacerse a la vela aquel año desde Génova con su victoriosa esquadra, que se apoderó de muchas naves cargadas del enemigo. En aquella sazón quatro galeras catalanas y un leño sutil soberviamente armados, hacían un cruel y vivo corso a los Genoveses en Cerdeña. Sologro salió en busca de ellas, y para mayor seguridad dividió su esquadra para engañar mejor a los enemigos. Al fin una de estas divisiones encontró a los catalanes, los que como se viesen iguales en número de buques, la embistieron con toda furia. Se peleó ferozmente galera con galera y proa con proa; pero las nuestras, al avistar la otra división de Sologro que les venía cortando la retirada, hubieron de rendirse, después de haber perdido quinientos sesenta hombres entre muertos y ahogados. De los demás, unos sesenta pudieron tomar tierra en la isla de Cerdeña, en cuya costa se tuvo el combate, y ciento y quarenta quedaron prisioneros: entre ellos el Comandante y otro Capitán muy despiadado en el mar, quienes por orden de Sologro fueron ahorcados en la playa de Cáller en las mismas horcas que se habían levantado allí para los genoveses [28]. Realmente era éste un modo de guerrear, en que, según la suerte que esperaba a los rendidos, era necesario vencer o morir con las armas en la mano.

Por aquel tiempo el corso de los Catalanes era tan cruel en el mar de Chypre, y tenían tan interceptado el comercio y navegación de la marina de Pera, opulenta colonia de los genoveses en el Bósforo de Thracia, que el

[26] *Ibid.*, p. 1066.
[27] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, p. 129. Bizaro: *Annales*, libro V, página 115.
[28] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1067.

Senado deliberó aprestar una esquadra de siete galeras baxo el mando de Bernabé Casaneo. Hiciéronse éstas a la vela para levante en demanda de sus enemigos; de los cuales sólo pudieron encontrar dos naves en la costa de Cilicia, que entonces llamaban Armenia menor; y después de haberlas rendido, les pegaron fuego. Desde allí tomaron el rumbo para la costa de Egypto, donde en uno de sus puertos combatieron con otras dos naves de catalanes, que defendidas valerosamente por las tripulaciones y por los Sarracenos del país, que tomaron su defensa, resistieron tres días consecutivos a varios asaltos y refriegas en mar y tierra, hasta que rendidas y despojadas por el vencedor, éste las entregó a las llamas [29]. Suerte ordinaria que padecían los buques de los vencidos en aquellos tiempos en que todas las máximas de la guerra eran crueles y destructivas.

En el año 1334, en que sucedieron estos estragos, fueron muy frecuentes las presas, y enormes los daños que recibió la navegación de estas dos naciones competidoras, principalmente la de los catalanes, que padescieron perjuicios mayores por el valor de los buques y cargamentos que habían perdido aquel verano; como lo nota el mismo Juan Villani [30], historiador coetáneo. En efecto, amás de quatro grandes cocas en Chypre, otras quatro naves en Sicilia, y otras tantas galeras excelentemente pertrechadas en Cerdeña, las presas menores continuaban en todos los mares. Para dar providencia a favor de la navegación y marina mercantil de Cataluña expuesta a las calamidades de aquella formidable guerra, el Rey D. Alfonso IV por su decreto de aquel año concedió al Bayle y Magistrados de Barcelona presentes y futuros potestad de nombrar promiscuamente y poner capitanes de guerra en todas las naves, cocas o leños gruesos, armados o no armados, que hubiesen de salir a viage, hasta que se restableciese la paz. La jurisdicción de estos Oficiales era la misma que concedían las ordenanzas de la Real armada; a fin de establecer cierta subordinación y servicio militar en las embarcaciones grandes para su propia defensa.

La guerra prosiguió con el mismo ardor hasta el año 1336, en que el capitán Doria salió al mar con siete galeras, que se armaron a expensas de la Señoría de Génova. Esta esquadra hizo en Sicilia crueles daños a las naves catalanas; y después de haber molestado su comercio en Berbería, vino a correr la costa de Cataluña, en cuyo crucero apresó dos galeras y varios leños: con cuyas presas regresó a Génova cargado de despojos. Pa-

[29] *Ibíd.*, p. 1067. Bizaro: *Annales*, lib. V, p. 116.

[30] Villani, G.: *Storia*, lib. XI, cap. XVII, p. 694.

rece que la guerra se empeñaba cada vez más, pues aquella Señoría hizo armar aquel mismo año y a principios de noviembre, que era cosa extraordinaria, veinte y ocho galeras, que salieron al mar mandadas por Odoardo Doria. En el puerto de Palermo encontró dos grandes naves catalanas que combatió valerosamente; y no pudiendo los defensores resistir más tiempo a tanta superioridad de fuerzas, desampararon los buques: los que luego fueron incendiados por el enemigo *more genuensi* [31].

En el año 1351 se rompieron las treguas que se habían estipulado entre el Rey D. Pedro y la Señoría de Génova *, con motivo de una nueva alianza ofensiva que en Perpiñán acababa de ajustar con aquel Soberano la República de Venecia por medio de los Embaxadores, con el intento de arruinar el poder y orgullo genovés. En virtud de este tratado mandó el Rey se aprestase en sus costas una esquadra de treinta galeras, o treinta y tres según otros; para cuyo armamento ofreció Cataluña nuevo donativo. Iva de General Poncio de Santapau, cuyo consejo componían cinco prácticos marinos Barceloneses, Francisco Finestres, Ferrario de Manresa, Guillermo Morell, Andrés Olivella y Andrés Bosch [32]. Esta esquadra se hizo a la vela desde Barcelona en Julio de aquel año, y llevaba para el mando de las tres divisiones de que se componía tres Vicealmirantes: Bonanato Descoll [33], de Cataluña, Bernardo Ripoll, de Valencia, y Rodrigo Sanmartí, de Mallorca.

Estas fuerzas navales se juntaron en las aguas de Sicilia con la esquadra veneciana, que constaba de treinta galeras a las órdenes de Pancracio Giustiniani. La armada confederada se dirigió desde allí a Negro-ponte en demanda de la genovesa, compuesta de sesenta y seis galeras, baxo el mando de Paganino Doria. Éste, perseguido por la armada de los confederados, pasó los Dardanelos y se refugió en Galata, en el Bósforo, donde tenían los genoveses la colonia más rica. A la vista, pues, de Constantinopla se travó la batalla, que fue la más famosa y sangrienta de aquel siglo. En esta función se contrataron ciento y quarenta galeras, y se vieron pelear quatro naciones, Aragoneses, Venecianos, Genoveses y Griegos; aunque éstos, ha-

[31] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1069.

[32] ZURITA: *Anales*, II, lib. VIII, cap. XLVI.

[33] JUAN CANTACUZENO, Autor Griego contemporáneo, hablando de esta expedición, celebra a Bonanato, aunque estropeando el nombre y apellido, y dice: *Moneam de Scoltis Catalanus, non ille quidem clarus neque nobilis sed inteligentia et usu aliis præstans, et bellicosissimus.*

* Sobre la guerra de 1351-1356 véase DUVERGÉ, *Le role de la Papauté*; NICOLAU, *L'expansió*; *Cortes de Cataluña*, II. Sobre la batalla de Constantinopla véase SANS BARUTELL, *Colección Diplomática*; RUBIÓ, *Diplomatari*, documentos 202, 204, 205, 207, 208, 209, 229, 707; BOFARULL Y MASCARÓ, *Colección de Documentos Inéditos del Archivo de la Corona de Aragón*, VI, docs. 98 y 99.

biéndose agregado con catorce galeras a la esquadra de Venecia, fueron los primeros que abandonaron a sus aliados en el combate.

Esta porfiada acción, en que parece obró más la animosidad recíproca que la disciplina, fue empezada por Poncio de Santapau [34] con su capitana y la división de Cataluña. En ella tubieron los Genoveses a su favor la ventaja del viento, la confianza y recurso de su colonia, la impericia y deserción de los Griegos, el conocimiento práctico de aquellas corrientes y costas enemigas de los confederados, y desconocidas de los Catalanes, mayormente aumentándose la confusión con la mar gruesa que arrezió, y las tinieblas de la noche, que sobrevino y separó las esquadras combatientes. Y aunque el mar quedase por los enemigos, la mortandad fue casi igual, a lo menos los estragos de ambas armadas, en cuya función la intrepidez de los que montaban la Aragonesa, aumentada por la desesperación de recursos en un parage falto de socorro y abrigo, pudo sostener hasta el fin indecisa la victoria, sacrificando en honor de las armas del Rey y del renombre de su patria al General Santapau, y al Vice-almirante Ripoll, que perdieron la vida en el combate [35].

En esta función los Venecianos perdieron catorce galeras, los Aragoneses doce y trece los Genoveses. La pérdida de gente de nuestra parte fue de más de tres mil hombres, y aunque los enemigos se haya dicho que quedaron vencedores, fue con tanta mortandad, que el mismo Jorge Stella, historiador contemporáneo de aquella Señoría dice: que la noticia causó en su patria gran tristeza; y que así nunca vio, como era costumbre en otras victorias, celebrarse aniversario por semejante triunfo, ni presentar la ofrenda al templo [36].

Al siguiente año, no desmayados los Genoveses por las pérdidas que habían sufrido en la campaña anterior, se presentaron en Cerdeña con una respetable esquadra de sesenta galeras baxo el mando de Antonio Grimaldi. Con estas fuerzas navales se intentaba proteger la insurrección del Juez de

[34] *Hugo de Santa-Pau* era de una familia de las más ilustres y antiguas de Cataluña, cuyo feudo solar trahía la investidura de Carlos Calvo.

Juan Cantacuzeno, Historiador Griego del siglo XIV, refiriendo la batalla de Pera, así habla de este General: *Siquidem ille non solum ad intelligendum quid facto opus acutus, et insuper in arte imperatoria versatus; sed etiam virtute in acie generosissimus.*

[35] Atestiguan esta función, entre otros, los Autores siguientes: Andrea Dandulo, Giorgio Stella y el anónimo del *Chronican Estense* en Muratori: *Scriptores*, XII, p. 421 y 1092; y XV, p. 468, respectivamente; y Villani, M.: *Della historia*, lib. II, cap. LIX; Zurita: *Anales*, II, lib. VIII, cap. XLVI; y Cantacuzeno: *Historiarum*, lib. IV, cap. 30.

[36] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1091: *Licet Januenses victores extiterint; Januæ ejusque territorio orta est amaritudo non parva. De hoc enim triumpho non vidi per annum agi memoriam... ejus diei palma minime colitur.*

Arborea, que conmovía aquella isla contra el dominio Aragonés. Pero como el Rey D. Pedro no deseaba menos que Venecia la venganza y la ocasión de volver a medir sus armas con las de los Genoveses, se renovó la alianza ofensiva y defensiva entre las dos Cortes. En conseqüencia, el Rey mandó armar una esquadra de más de sesenta buques de guerra, entre los quales se contaban cincuenta galeras y diez naves grandes, según un historiador contemporáneo [37], o quarenta y cinco, quatro leños de remos y cinco naves según otros.

El armamento salió en tres divisiones: una de Barcelona, otra de Valencia, y otra de Mallorca, y reunido en Puerto-Mahón, tomó el mando de General Bernardo de Cabrera, por aclamación de los Comunes de Cataluña, que sostenían casi solos el peso de aquella guerra, para cuya prosecución adelantó la Provincia las contribuciones de tres años [38]: tal era el odio contra la arrogancia y poder de Génova. Nuestra esquadra se juntó delante de Alguer con la de Venecia mandada por Nicolás Pisani, el mejor marino de aquella República, y constaba de veinte galeras. En aquellas aguas se trabó el combate más porfiado y cruel que conoció aquel siglo *, cuya mortandad y destrozo fueron proporcionados a la ferocidad con que obraban el odio y venganza en los unos, y la intrepidez y desesperación en los otros. La acción, que fue empezada por las galeras catalanas, duró desde el amanecer hasta puesto el sol; en ella perdieron los Genoveses ocho mil hombres entre muertos y heridos, sin contar unos tres mil y quinientos hechos prisioneros, y de las sesenta galeras que llevaban sólo se salvaron diez y nueve con la fuga; las restantes quedaron apresadas o sumergidas.

La armada combinada de Aragón y Venecia tuvo trescientos sesenta muertos y unos dos mil heridos. Este golpe desgraciado, fue tan fatal a la Señoría de Génova [39], que debemos mirarlo como una victoria decisiva y origen de la decadencia de su poder y marina. De modo que una República, que hasta entonces había dominado los mares, para reparar sus fuerzas y ponerse al abrigo de qualquiera invasión ulterior, se entregó al dominio

[37] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, página 832.

[38] CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, libro V, f. 175.

[39] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, p. 933. Bartholomé Ferrariense, autor contemporáneo, en su *Poly-Historia*, lo refiere con estas palabras: *La quale sconfita fu a i Genovesi di tanto danno, che per necessità di vettovaglia, è per essere diffesi da i Catalani, è da i Veneziani diedero la Città di Genova a Messere l'Arcivescovo de Milano.*

* Respecto a la batalla de Alguer véase RUBIÓ, *Diplomatari*, p. 267, con referencias a importante documentación sobre inventarios de las galeras que regresaron de aquel combate. Cf. Biblioteca de Cataluña, ms. 252.

de Galeazo Visconti, Señor de Milán, el Potentado más rico y poderoso de Italia [40].

Seguía la guerra cada vez con nuevo ardor, y se aumentaban de día en día nuevos daños a la navegación de los catalanes. Pero el Rey Don Pedro, previendo que los despojos y riqueza de las presas alentaban y podían dar nuevas fuerzas a los genoveses, informado por una junta de peritos en el arte náutico y mercantil de la causa de estos riesgos, y de los medios de poner su marina a cubierto del corso de los enemigos, ordenó por su Real provisión [41], dada en Barcelona en 1353: que ninguno de sus vasallos del continente se atreviese a navegar con naves, cocas, leños y barcas, ni cargar en ellas mercadurías algunas de tierras citramarinas o ultramarinas. Declarando al mismo tiempo, que todo el comercio debía hacerse en adelante con galeras bien pertrechadas, y guarnecidas con gente de guerra: baxo la pena a los contraventores de perdimiento del buque y cargazón, y de otras arbitrarias en su persona. Luego después se publicó por el Bayle General de Cataluña otro edicto Real en marzo del mismo año, por el qual se prohíbe a todos aquellos naturales, que puedan salir al mar con ninguna embarcación hasta nueva orden, a causa de haber salido de Génova una esquadra de diez galeras destinadas a corsear en las costas de la Provincia, exceptuando únicamente los que llevasen municiones de boca y guerra a los arsenales donde se estaba aprestando la armada Real, que debía salir aquella primavera contra los enemigos.

El corso continuó todo aquel año con alguna ventaja al fin para los catalanes; pues entre otras presas, fue la de mayor importancia una coca genovesa cargada de mercadurías de sumo valor, conducidas por seis riquísimos mercaderes Milaneses. Esta presa se llevó a Mallorca, desde donde corrió la voz, que por venganza contra el Señor de Milán, que tenía entonces baxo su gobierno y amparo a los genoveses, se había dado cruel muerte a dichos mercaderes [42]. Pero el año siguiente en que aquella República pudo reparar sus fuerzas con el poder de Galeazo Visconti, aprestó una esquadra de veinte y cinco galeras, a las órdenes del General Paganino Doria, que salió al mar contra los Catalanes y Venecianos. Corrió las costas de Cata-

[40] Dan testimonio de esta relación los autores siguientes: Angelo Tura, *Chronicon Estense*; Pietro Azara y Giorgio Stella, en MURATORI: *Scriptores*, XV, p. 142 y 476; XVI, p. 335; XVII, p. 1092, respectivamente; y VILLANI, M.: *Della historia*, lib. III, caps. LXXIX, LXXXI y LXXXVI, y lib. IV, cap. XXI; y CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, lib. V, f. 175.

[41] Col. Dip., n.º 165.

[42] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, página 833.

luña, donde hizo muchos daños y entre otros embistió y quemó la villa de Palamós: de allí salió para Cerdeña en busca de los Venecianos, a quienes hizo cruel guerra en el golfo Adriático [43].

Paces entre Aragón y Génova

La necesidad de reparar cada uno sus propias fuerzas, y el deseo de restituir el comercio a su estado floresciente, más que los sentimientos de una sincera amistad, inclinaron a ambos partidos a ciertas proposiciones pacíficas. Así, pues, como el móbil principal de aquella porfiada guerra había sido Cataluña, y la que llevaba la voz en las deliberaciones públicas y consejos del Rey sobre este negocio era entonces la ciudad de Barcelona; ésta, en virtud del armisticio general publicado por S. M. concedió por sus letras salvo conducto a todos los Genoveses, franqueándoles su puerto y contratación que por tantos años había estado interrumpida. Los Ancianos y Capitanes del Común de Saona, queriendo corresponder a este acto de buena harmonía, por su carta dirigida al Magistrado de Barcelona, prometieron y aseguraron a los vecinos de esta ciudad y demás catalanes la misma libertad y protección, para que pudiesen ir también a comerciar salvos y seguros a su puerto y territorio [44].

Las paces ajustadas solemnemente aquel año restablecieron la buena inteligencia entre la República y la Corona de Aragón; pero en el de 1380 encontramos [45] que el Capitán Matheo Ansaldo, navegando con una esquadra de nueve galeras genovesas hacia Playa Romana, encontró a dos catalanas procedentes de Aviñón con los despojos y la persona de Junoto Marocelli, cuyo buque y efectos habían apresado dentro del Rhódano. Dichas dos galeras, perseguidas y estrechadas por las de Ansaldo, se guarecieron en el puerto de Civita Vecchia, donde sin embargo no pudieron librarse de ser acometidas; mas sí pudo la tripulación saltar en tierra y refugiarse con el prisionero en el castillo, desamparando los buques y pertrechos, que fueron quemados por el enemigo.

Estas hostilidades cesaron en 1386 por armisticio convenido entre los dos partidos beligerantes *. Así, pues, Berenguer de Abella en nombre del Rey Don Pedro, y Luquino Escaramupo por parte del Dux de la Señoría,

[43] MURATORI: *Scriptores*, XVII, página 1092.

[44] Col. Dip., n.° 172.

[45] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1116.

* Véase DUVERGÉ, *La solution du conflit.*

ajustaron un tratado de paz [46], con varias capitulaciones acerca del comercio y navegación recíproca: el qual en dos de noviembre de aquel año fue ratificado por el Rey en Barcelona. Entre otros puntos se estipuló que en ningún puerto de la Corona de Aragón se pudiesen armar ni despachar bastimentos de remos, excepto en los de Barcelona, Valencia, Mallorca, Menorca, Iviza, Cáller y Alguer de Cerdeña, y que la misma coartación se entendiese respecto al imperio genovés, habilitándole sólo en tierra firme los puertos de Génova, Saona, Albenga, Vintimilla y Porto-Venere, y en los dominios ultramarinos los de Pera, Caffa, Scío y Famagusta.

Quando la guerra cesaba entre las dos Cortes, se renovaban frecuentemente las hostilidades entre los particulares, que entonces tomaban el corso como uno de los oficios más lucrosos, o entre las ciudades, que tenían la prerrogativa de vengar con represalias sus agravios, y de decidir sus querellas por medio de las armas. Así encontramos en algunas Memorias de aquel tiempo [47], que en el año de 1391 el Magistrado de Barcelona hizo armar dos naves grandes para ir en busca de unos corsarios que infestaban los mares de Sicilia, y el Concejo Consistorial nombró por capitanes de ellas a Ramón de Vilanova, cavallero, y a Galcerán Marquet.

Parece que continuaba la bárbara costumbre de acabar la vida colgados en una entena los capitanes y tripulación de los bastimentos que tenían la desgracia de quedar rendidos. Muchos exemplos de este inhumano trato nos subministran las historias de aquel tiempo: entre los quales encontramos que en el año de 1398 tres naves genovesas se defendieron tan gallardamente de otras tres de armadores de Cataluña y de Castilla, que las habían acechado en la costa de Sicilia, que al fin del combate obligaron al Comandante de dichos armadores a escaparse con su galera; a la tripulación de otra a salvarse en la lancha; y a rendirse la tercera con toda su gente, que recibieron luego cruda muerte; los unos atravesados a estocadas, y los otros colgados en una cruz [48].

Espirado el siglo XIV no quedaron extinguidas las rivalidades ni los pretextos de la guerra. Ésta fue renovada por los genoveses en la Syria y en Chypre, cuyos mares hubieron de defender con repetidos combates las esquadras catalanas y venecianas contra su enemigo común [49]. El trato cruel

[46] ZURITA: *Anales*, II, libro X, capítulo XXXVIII.

[47] A. H. M.: Serie XXV, n.º 1, *Dietari de l'Antich Consell Barceloní*, 30 de enero de 1391. Véase el Apéndice n.º 21 de estas *Memorias*.

[48] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1157.

[49] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 203. *His diebus (anno 1403) guerram movent Januenses cum Catelanis et Venetis, qui mari classibus pugnant apud insulam Cypri et portum Baruth.*

con los vencidos tampoco se suavizó con la entrada de un nuevo siglo. En el año 1407 Pedro Doria, que volvía de cruzar en Cerdeña contra los armadores catalanes, conduxo a Génova siete de éstos, que inmediatamente murieron colgados en una horca [50]. Por aquel mismo tiempo tres galeras armadas en Córcega habían hecho grandes daños a los catalanes tomándoles muchas embarcaciones menores: y no contentos con eso, tuvieron la osadía de presentarse a la vista de Barcelona, apostándose tan cerca de la plaza, que empezaron a disparar con sus máquinas y ballestas contra las compañías urbanas de flecheros que guarnecían el puerto y defendían la ribera [51]. El año siguiente el Capitán Bautista Montaldo, volviendo de su crucero de Cerdeña con la galera de guardia de Génova, apresó siete corsarios catalanes, castellanos y de otros países, y todos sin misericordia acabaron la vida ahorcados en la punta de la linterna de aquella capital [52].

Pero la guerra de mar entre Catalanes y Genoveses parece que jamás se renovó con mayor ferocidad que en el año 1411: pues entonces los primeros eran invencibles con sus naves armadas, y los segundos irresistibles con sus galeras. El corso crecía: las presas se multiplicaban: el odio y animosidad recíproca más y más se encrudecían. El genovés rendido era irremisiblemente sumergido con su embarcación por su enemigo, y el catalán prisionero de guerra era sin piedad decapitado [53].

Entre otras hostilidades cometidas por uno y otro partido, que nos han conservado los fastos navales de aquella época, se refiere cómo en los mares de Sicilia tres naves genovesas cargadas de varias mercancías fueron apresadas por los catalanes, y que aquel mismo año de 1412 la Señoría de Génova, determinada con vehemente propósito a quebrantar las fuerzas de sus enemigos, hizo aprestar a toda prisa una esquadra de siete naos gruesas, guarnecidas con mil y quinientos combatientes, cuyo mando confió a Antonio Doria, hábil y experimentado marino. Esta expedición se dirigió contra Puerto-Pisano, en donde se había dado algún abrigo y socorro a los corsarios catalanes; pero éstos se habían ya hecho a la vela para el Archipiélago. Doria, entonces, más ansioso de venir a las manos con sus mortales enemigos, tomó aquel mismo rumbo siguiéndoles la retaguardia. Mas no habiendo podido lograr sus intento el Capitán genovés, volvió sus proas otra vez a poniente para emprender un corso cruel contra el comercio de Sicilia. En Syracusa dos naves catalanas, que estaban al ancla sin carga, fueron

[50] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1213
[51] *Ibíd.*, p. 1217.
[52] *Ibíd.*, p. 1217.
[53] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 105.

asaltadas e incendiadas. De allí a poco hizo Doria otro estrago mayor en sus enemigos, quienes perdieron en Cáller tres naves y muchos otros bastimentos menores que cayeron en manos de los genoveses. Entre ellos se contaban dos galeotas y un bergantín, que el vencedor hizo conducir a Portofín; siete barcas, a las que prendieron fuego, y dos leños que llevó a remolque a Génova [54].

El Archipiélago empezó aquel año a ser el teatro de crueles hostilidades entre ambas naciones. La isla de Chío o Scío era entonces un rico emporio de los genoveses: allí pues fueron bloqueados y bombardeados [55] por una esquadra de siete galeras catalanas muy bien pertrechadas. Los sitiados, ofendidos e indignados de tamaña injuria, armaron entre tanto cinco naves de dicha isla, y una galera de Lesbos con novecientos combatientes, y salieron al mar en demanda de sus agresores, que habían tomado el rumbo hacia Alexandría, en Egypto. En este puerto se encontraron las esquadras, y sin el menor respeto al territorio neutral, trabaron un combate tan porfiado y sostenido con tanta igualdad por ambos partidos, que se repitió quince días consecutivos con nuevos asaltos, ataques, refriegas y mortandad, hasta que los Gobernadores del Soldán hicieron cesar la pelea, y mandaron retirarse a los genoveses, quienes parece que entonces no tenían tan buena acogida en Egypto como los catalanes [56].

Nueva guerra con los Genoveses

En 1418 el Rey de Aragón Alfonso V declaró abiertamente la guerra a la Señoría de Génova *; a cuyo fin, estando aquel año en Barcelona, mandó aprestar una fuerte armada. Originóse este rompimiento de algunos resentimientos no extinguidos de las pasadas hostilidades, del reciente insulto hecho a una nave fletada por el Rey y cargada de preciosos efectos, en la qual los genoveses, no contentos con haberla abordado y rendido, exercieron en los mercaderes y tripulación la crueldad de matarlos [57] y arrojarlos al

[54] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1220.

[55] Aunque no eran conocidos nuestros morteros de bombas, se usaban las bombardas y el socorro de la pólvora hacía formidables estas máquinas.

[56] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1238, y Morisoto: *Orbis maritimus*, lib. II, p. 522.

[57] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 119.

* Sobre política italiana del Magnánimo véase Ametller, *Alfonso V de Aragón en Italia*; Bofarull, *Alfonso V de Aragón en Nápoles*; Cortese, *Il Conflitto fra Napoli e Venezia*; De Witte, *Les bulles pontificales*; Dupré-Theseider, *La politica italiana di Alfonso*; Ryder, *La politica italiana di Alfonso*; Giménez Soler, *Itinerario*; Nunzio Faraglia, *Lotta fra Alfonso d'Aragona e Renato d'Angiò*; Schiappoli, *Marina degli Aragonesi di Napoli*; Marongiu, *La Corona d'Aragona*, e *Il Regno*.

profundo del mar. Dicha armada, que se componía de treinta y seis buques de guerra, salió al mar a principios de 1420 [58]; en cuyo apresto tuvo gran parte la ciudad de Barcelona, por los grandes y voluntarios subsidios navales que aprontó, para el armamento, como lo confiesa el mismo Rey en su Real Cédula [59].

A fines del año 1442 seguía la guerra con igual actividad. Los catalanes, con una esquadra de ocho naves gruesas cruzaban a la vista de Génova, a la qual tenían interceptada la navegación de sus bastimentos menores, que todos caían en manos del enemigo. En vista de esto aquella Señoría deliberó, para defensa de su propia marina y de sus costas, armar siete naves grandes baxo del mando de Francisco Spínola, que tuvo la fortuna de despejar aquellas aguas [60].

Todo el reynado de Alfonso fue una continuada serie de expediciones contra genoveses, aliados y fautores de todos los enemigos de aquel Monarca, cuya prosperidad y dominación en Aragón, Valencia, Cataluña, Mallorca, Sicilia, Nápoles, Cerdeña, Córcega y Toscana excitó la rivalidad y aumentó el odio de aquella República contra la Corona Aragonesa, a la qual no podía dexar de contemplar como la única Potencia, que después de Venecia, podía disputarle la navegación y comercio, y abatirle su poderío.

En efecto, la guerra casi siempre se hizo a los genoveses en sus propios mares y ribera. En el año de 1423 era tanto el respeto que causaban las fuerzas navales de Alfonso, que la ciudad de Génova, amenazada de diez y ocho galeras que venían del mar Pisano, esperaba un refuerzo de seis galeras provenzales, que arribaron después de una disimulada navegación para no caer en manos de sus comunes enemigos; cuyo socorro fue recibido en aquella capital con demostraciones de alegría [61]. Dicha esquadra Real era una grande armada de galeras que aquel año habían partido de Barcelona a las órdenes de Don Fadrique de Aragón y de Ramón de Perellós; con cuyas fuerzas se bloqueó a la ciudad de Génova, mas sin el fruto que se esperaba; pero en despecho corrieron aquellas costas, embistiendo y rindiendo el puerto de Sestri, y los lugares de Bonifacio y Portofín, cuyo castillo fue tomado después de una larga resistencia. En este último puerto se abrigaron las galeras de Don Fadrique, desde donde salían a cruzar por

[58] Muratori: *Scriptores*, XXIII, p. 235 y XXIV, p. 444.
[59] Col. Dip., n.° 288.
[60] Muratori: *Scriptores*, XVII, página 1287.
[61] *Ibíd.*, p. 1289.

toda la ribera del Genovesado, interrumpiendo todo aquel año la navegación del enemigo [62].

En el año 1425 quatro galeras catalanas embistieron a Rapallo, lugar de la ribera, donde se hizo un desembarco a pesar de la gente armada de la costa, con la qual se travó una larga refriega, con mucha pérdida de una y otra parte [63]. En aquel mismo año la armada Real de los Aragoneses, que constaba de veinte y quatro galeras, salió del puerto de Liorna con subsidios de los Florentines, llevando a bordo a Thomás de Campo-Fregoso, caudillo de la facción de los genoveses desterrados. Con estas fuerzas se bloqueó y bombardeó el puerto y muelle de Génova; pero los sitiados, antes que pudiesen ser sorprehendidos, pusieron en tan buena defensa dicho muelle, que frustaron los ataques de los invasores [64]. Los señalados servicios que en esta expedición confederada hicieron los Barceloneses, quedaron impresos en el ánimo de la facción Fregosa y su caudillo: pues sustrahida Génova por el esfuerzo de este gefe del dominio del Duque de Milán, y reconocido él por Dux de aquella República, escrivió al Magistrado de Barcelona en unos términos que recuerdan la pasada amistad y buena inteligencia entre los dos pueblos [65], esto es, entre la ciudad de Saona, guardia de los desterrados, y la de Barcelona, que siempre ayudó los designios de este partido enemigo del de Génova.

La guerra se empezó con nuevo ardimiento entre la Corona de Aragón y aquella República después de la derrota general que padesció en la Isla de Ponza en 1435 la armada de Don Alfonso; en cuya desgraciada función, que duró todo el día con prodigios de temeridad y desesperación, quedó el Rey prisionero de los Genoveses, con el de Navarra su hermano, y el Maestre de Santiago, sin contar un gran número de magnates de España e Italia *. Estos Príncipes y Señores, alucinados por la pompa y magnificencia del armamento, sólo contribuyeron con su tren, séquito de sirvientes y número de tropas de Nápoles y Toscana inexpertas en los combates de mar, a embarazar las maniobras de las naves, y aumentar también la confusión y la mortandad: dando por este medio una victoria más completa al enemigo,

[62] *Ibíd.*, p. 1291-1292. MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 975.

[63] *Ibíd.*, p. 982.

[64] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1292.

[65] Col. Dip., n.º 310. Esta es la cláusula de dicha carta: *Consideravimus enim quanta dilectione charitatis, quantaque benivolentia et longaeva amicitia continuo cives nostri prosecuti sunt illam inclytam civitatem (Barchinonem).*

* Relación de la batalla de Ponza según testigos presenciales en CAMÓS, *Historia dramática*. Véase también PAZ Y MELIA, *Relación de la batalla de Ponza*; DAMIANS, *Desfeta de l'armada d'Alfons V.*

que sin ser muy superior en fuerzas, llevaba consigo la ventaja de la agilidad de sus baxeles y pericia de sus combatientes.

Las represalias parece eran entonces el derecho común de la guerra. De éste, pues, gozaba Barcelona en calidad de pueblo privilegiado, señaladamente en la guerra contra Genoveses, en que obraba casi como ciudad libre. El asilo y los salvos conductos se violaron más de una vez sin cortesía ni rubor. Por los años 1436 los Embaxadores que el Magistrado de Barcelona había embiado a Génova sobre cierta negociación, fueron arrestados por un efecto de aquella desconfianza propia de pequeñas Potencias. Y si después se les dio libertad para retirarse, fue habiéndoles hecho antes jurar obligación de conseguir de dicho Magistrado la libertad de unos vasallos de aquella República, que estaban detenidos en Barcelona: de suerte que para el cumplimiento de una promesa forzada, el Dux Thomás Fregoso dirigió a esta ciudad una instancia solicitando la satisfacción puntual de lo tratado [66].

Amás de los pasados agravios y resentimientos, cuyo fuego todavía fomentaba la guerra, sobrevinieron aquel año nuevos motivos o pretextos para continuarla o renovarla con mayor actividad. Habiéndose, pues, sublevado los Genoveses contra el gobierno del Duque de Milán, por causa de la libertad que concedió al Rey D. Alfonso su prisionero de guerra, aquel Príncipe que hasta entonces no había tenido más marina que la de los mismos que acababan de negarle la obediencia, recurrió al Rey de Aragón, su nuevo amigo y aliado, pidiéndole socorros navales para subyugar a sus vasallos rebeldes. En esta ocasión mostraron otra vez los Catalanes la buena voluntad con que sacrificaban sus vidas y haciendas en servicio del Rey para vengarle de los Genoveses: pues aquel mismo año le facilitaron el apresto de una esquadra de quarenta y dos galeras. Este armamento lo acaloró la Reyna Gobernadora Doña María en Barcelona, cuyo Común y particulares se esmeraron con liberal zelo, en especial Juan de Fivaller, que salió mandando seis galeras propias [67]. Parte de esta armada, después de haber hecho varias excursiones en la ribera de Génova, mudó el destino, mas no el objeto de molestar al enemigo dentro y fuera de su casa. Como la guerra de Nápoles hubiese tomado desde entonces mayor cuerpo, aquellas fuerzas navales se destinaron a socorrer al Rey en tan porfiada empresa, en que los Genoveses, perpetuos aliados de la Casa de Anjou y de los Proven-

[66] Col. Dip., n.º 310.

[67] Consta en la historia manuscrita de Juan de Fivaller inserta en el volumen intitulado: *Libre de algunes coses assenyalades...*, guardado en el Archivo de dicha ciudad de Barcelona.

* Páginas 11-32 de la edición publicada por el archivero municipal J. Puiggarí (Barcelona, 1878).

zales competidores de los Aragoneses, sostenían con sus esquadras al partido contrario. Y aunque la fortuna fue varia algún tiempo para uno y para otros en mar y en tierra, mas al fin Alfonso triunfó, quedando pacífico posehedor de aquella Corona tantas veces ganada y perdida, con la entera reducción de la capital.

Entre tanto que Nápoles era el teatro de la guerra, las incursiones marítimas de parte de los genoveses se multiplicaban en todos los dominios del Rey. Mas los catalanes, que eran poco amigos de olvidar estas injurias, no perdonaron la vida al enemigo que tenía la desgracia de caer en sus manos; práctica inhumana, que una vez empezada se continuó por ambos partidos, cohonestando los furores de la venganza con el nombre de derecho de represalia.

El corso entonces se avivó por una y otra parte: hasta llevar alguna vez todo el aparato de una invasión. A los quatro de junio de 1442 llegó a Barcelona un expreso, despachado por los Jurados de la villa de Palamós, con la noticia de que el día antes se habían avistado en las aguas de San Felío de Guíxoles quatro naves gruesas de corsarios de Génova. Luego, al punto el Magistrado de la ciudad despachó una falúa a Mallorca; y un correo para la costa de poniente hasta los Alfaques, a fin de poner en arma la tierra contra el enemigo. Al día siguiente en el gran Concejo, a cuya abertura quiso asistir la Reyna Gobernadora, se resolvió el armamento de dos galeras gruesas y tres naves, que se hallaban a la sazón en la dársena, para salir a resistir a los enemigos. En aquella ocasión estaban empleadas en la guerra de Nápoles las galeras de Barcelona; y sin duda ésta era la causa porque venían los Genoveses a insultar sus mares y costas.

Las represalias continuaron con las personas públicas de una y otra nación. En Barcelona se hallaban presos en 1444 Casano Gentili y toda la tripulación de su nave, que fue apresada por un corsario catalán. Para conseguir su libertad y facilitar las treguas que se acababan de entablar, la República había soltado de los arrestos a Juan Bussot y Francisco Castelló, Embaxadores de Barcelona detenidos entonces en Génova, y a Pedro Despla y otros Capitanes de naves sin exigir el menor rescate, garbosidad poco practicada entonces aún entre las naciones más cultas. En recompensa de este generoso procedimiento, el Dux Rafael Adorno representó en carta de oficio a los Magistrados Barceloneses la obligación en que estaban de restituir aquellos prisioneros para un amistoso y equitativo cange [68].

[68] Col. Dip., n.º 236.

Las paces, que más bien eran treguas o armisticios, con la misma facilidad y mala fe que se asentaban se disolvían. Por los años de 1453, vuelto de la expedición de levante el Almirante del Rey Bernardo de Vilamarí, salió otra vez al mar con catorce galeras, a las que se le incorporaron en la isla de Ponza las quatro que mandaba Ramón de Centellas. De allí partió en seguimiento de la esquadra de Génova compuesta de doce naos gruesas, dos baleneros y veinte y siete galeras, que ivan a Nápoles a interrumpir la comunicación de los socorros. Vilamarí, ayudado de la gran ligereza de sus galeras, pudo alcanzar la retaguardia de los enemigos, con la qual se travó pelea, en cuya acción las galeras del Rey apresaron siete de dicha armada genovesa, que eran marsellesas; hicieron varar otras tres en la costa de Terracina; y conduxeron a Nápoles las demás que se habían rendido [69].

Los Genoveses hicieron poco después la paz con Alfonso; pero como hubiese sido dictada más por la necesidad de los tiempos, que inspirada por una sincera reconciliación, así fue poco estable. Por lo que se renovaron luego las hostilidades por una y otra parte, hasta que en el año 1457 terminaron en una guerra abierta, cuya primera campaña empezó Alfonso por una empresa arrojada y ruidosa, que su inesperada muerte no le dexó ver concluida. La ciudad de Génova se hallaba entonces combatida de disensiones internas y externas, y Pedro Fregoso, que tenía las riendas de su gobierno, y no podía resistir a las invasiones y amenazas de tantos y tan poderosos enemigos, las ofreció a Carlos VII, Rey de Francia. Alfonso hizo los mayores preparativos de guerra a fin de atacar al enemigo en su propia casa, resentido de que los genoveses se hubiesen entregado a un Monarca con quien tenía grandes diferencias acerca del Reyno de Nápoles; pues Juan de Anjou, que en nombre de Carlos tomó posesión de aquella Señoría, podía hacer revivir sus derechos a dicha Corona, como primogénito de Renato, Rey titular de las dos Sicilias.

El Almirante Vilamarí había salido aquel año con veinte galeras, e hizo cruel corso en la ribera del Genovesado. Reforzada allí la armada Real con las esquadras de Galcerán de Requesens, de Vidal de Vilanova y del Conceller III de la ciudad de Barcelona, sin contar las naves de Juan de Santcliment, muy diestro y experimentado marino Barcelonés, que a la sazón cruzaba en Córcega; con estas fuerzas navales, que ascendían a sesenta buques armados, embistió y rindió Vilamarí la ciudad de Noli, los fuertes de Ca-

[69] MURATORI: *Scriptores*, XXIII, p. 232, y ZURITA: *Anales*, IV, lib. XVI, cap. XXVII.

muchio y Recho, y pasó seguidamente desde allí a bloquear la capital de la República. Pero en el tiempo que más se estrechaba el asedio por mar y por tierra, sobrevino la muerte a Alfonso; catástrofe que dexó a los enemigos libres del miedo de su entera reducción [70].

Los genoveses se resarcían en otras partes de levante de las pérdidas que padescían en sus mares y propias costas. Por febrero del año 1458 dos naves corsarias que estaban surtas en el puerto de Alexandría, habiendo visto entrar la caravela de un mercader catalán llamado Francisco Sanoses, procedente de Rhodas cargada de géneros, una de ellas, improvisadamente, la abordó con ciento y cincuenta hombres, apoderándose de ella sin el menor respeto al territorio neutral, ni al pasaporte que trahía del mismo Soldán de Egypto [71].

En el año 1466 una nave genovesa, que el Rey D. Juan II, sucesor de Alfonso, había tomado a su sueldo con motivo de las guerras civiles en que ardía Cataluña, infestaba los mares de los Barceloneses. Viéronse éstos precisados entonces, para su propia defensa, a pertrechar una esquadra de quatro naves de excelente construcción para el corso: la qual se hizo luego a la vela, con patente de marca del Magistrado de Barcelona, para perseguir y apresar sin distinción todas las embarcaciones genovesas que se hallasen navegando. En la costa de Valencia hizo gran número de presas; y pasando a la boca del Ebro, rindió en aquel estrecho una nave nueva, la mayor que tenían los enemigos en aquella sazón.

Informado el Senado de Génova de estas hostilidades por carta de los comerciantes de su nación residentes en Barcelona, resolvió armar desde luego seis naves, las mayores que se encontrasen para salir en demanda de la esquadra barcelonesa: la qual sin embargo continuó todo aquel año su corso en Languedoc y canal de Mallorca sin ser vista de sus enemigos. El historiador [72] contemporáneo que lo refiere como testigo de vista, dice que para aprestar aquellas seis naves, toda Génova se puso en movimiento, como que se hacían los últimos esfuerzos, pues fue necesario para efectuar dicho armamento, imponer sobre la importación de las mercadurías estrangeras un derecho de uno por ciento. Todas estas operaciones nos dan una idea de que aquella ciudad ya no contaba las fuerzas marítimas de otros tiempos. Esta notable decadencia se experimentó en el último período de aquel siglo, en que sólo se dexó ver una esquadra de quatro galeras en el año 1476, que

[70] *Ibíd.*, lib. XVI, cap. XLIV.
[71] Col. Dip., n.º 385.
[72] Muratori: *Scriptores*, XXIII, página 280.

salió al mar también contra los catalanes; y otra de diez, que fue la mayor que armó aquella República en 1193 [73].

El Rey Don Fernando de Aragón *, recién entrado a reynar en 1476, fomentó las tremendas facciones que entonces afligían a Génova, favoresciendo el vando del Duque de Milán. Los catalanes, con este nuevo pretexto, renovaron el corso contra aquella nación, interceptando a su marina casi toda la navegación de cabotage. En este apuro armaron los genoveses en su ribera quatro galeras a expensas del erario común para defender sus costas de armadores. Pero, por desgracia, dos de dichas galeras, estando surtas en Antibo, fueron acometidas por otras catalanas, que las batieron y apresaron [74].

En el año 1493 aquella turbulenta República había llegado al fin a ver apaciguadas sus facciones intestinas, y a gozar de una perfecta paz con los estraños; menos con los catalanes, que mantenían el rompimiento, aunque sin acción alguna memorable en aquel año. Las presas de una y otra parte eran ya poco frecuentes, y mucho tiempo había que entre las dos naciones no se experimentaba ningún estrago grande o combate señalado. Antes bien todas las cosas tenían la apariencia de una pronta pacificación, según se ivan olvidando las desavenencias pasadas y calmaba el espíritu de venganza con que se habían todos familiarizado [75].

Pero Bernardo de Vilamarí, Almirante de Fernando, que conocía bien a los genoveses, promoviendo los intereses del Rey y de su nación, interrumpió los preliminares de la paz. Entonces Génova, no pudiendo sufrir más tiempo el corso de los catalanes, que renovaron una verdadera piratería en los mares Ligústico y Toscano, mandó aprestar en 1494 quatro galeras, que con suma celeridad salieron al mar baxo las órdenes de Brícolo Giustiniani, llevando su rumbo a Cerdeña. A su primer arribo a las costas de aquella isla, descubrió dos galeras catalanas que habían salido del puerto de Alguer, a las que dio caza hasta ganarles el barlovento. Éstas, ya alcanzadas, vararon en la playa, y saltaron en tierra los cómitres y voluntarios, desamparando los buques con los genoveses prisioneros que llevaban a la cadena, a los quales sus mismos paysanos tubieron la satisfacción de soltar. Pero al retirarse con sus presas Giustiniani, fue avistado y perseguido por una división

[73] *Ibíd.*, p. 280.
[74] *Ibíd.*, p. 280.
[75] Muratori: *Scriptores*, XXIV, p. 528.

* Sobre política mediterránea de Fernando el Católico véase Vicens Vives, *Fernando el Católico, rey de Sicilia (1458-1478)*, y *Els Trastàmares*; Torre, *Política Mediterránea*; Yutsi, *Túnez*; Doussinague, *La política internacional del Rey Católico*.

de Vilamarí, que le represó una de las dos galeras que llevaba en triunfo [76].

Desde aquel tiempo no nos refieren las historias más rencuentros entre las dos naciones. Reunidas baxo de un mismo Monarca las dos coronas de Castilla y de Aragón, y sugeta al dominio de los Reyes de Francia aquella República, ni los catalanes debieron ya defender por sí los intereses generales y complicados de una nueva Monarquía, ni los genoveses pudieron tampoco figurar el papel antiguo de Potencia marítima. Antes bien, precisados a abrazar las querellas de Carlos VIII y de Luis XII, quedaron reducidos a una nación auxiliar de Príncipes estrangeros; que acreditada aún por su espíritu y pericia náutica, alquilaba sus buques y marinería, como hoy la Suiza sus soldados. Desde aquella época la cara de los negocios cambió su aspecto; los intereses políticos, y por consiguiente las guerras, recibieron distinto impulso; y el descubrimiento de ambas Indias hizo perder al mediterráneo la riqueza antigua de su tráfico y el poder de su navegación: la qual padesció y se debilitó cada vez más con los progresos de las armas de los Turcos y el nuevo establescimiento de las Regencias Berberiscas.

[76] *Ibíd.*, p. 528.

CAPITULO II

DE LOS ARMAMENTOS NAVALES DE LA CIUDAD DE BARCELONA Y DE SUS PRERROGATIVAS

El origen de los primeros armamentos que aprestó la ciudad de Barcelona, es un punto histórico tan inútil de inquirir como difícil de determinar. El tiempo de sus Condes está cubierto de tinieblas: faltan los monumentos, y los Cronistas posteriores callan en esta materia todo lo que en otras hablan sin necesidad y sin tener mejores pruebas. Es muy verosímil que una ciudad marítima, que acababa de recobrarse del poder de los Árabes a fines del siglo décimo *, y que tenía después que defenderse de los Baleares, que infestaban con su pyratería todas las costas de Cataluña, pusiese muy temprano su principal atención al corso, que es la primera guerra de los pueblos débiles y nacientes.

Primeros armamentos

A principios del siglo XII Barcelona había dado a su Conde subsidios navales para dos expediciones; y por el mismo tiempo consta también que sus moradores exercían con galeras propias el corso contra los Sarracenos. Así es que el Conde D. Raymundo III, después de haber concluido la conquista de Mallorca, y vuelto del viage a Italia y expedición contra algunos malcontentos de Provenza por los años 1118, concedió a los Barceloneses, en remuneración de sus servicios en estas dos empresas, privilegio perpetuo [1], por el qual eximía del derecho del quinto a sus esquadras: quedando

[1] Col. Dip., n.° 1.

* Barcelona fue reconquistada el año 801.

desde entonces libres de aquella contribución Real en todas sus ganancias, presas y despojos.

Privilegios concedidos a las esquadras

Esta esención debió de animar vigorosamente a los armadores aumentando el poder de la marina que Barcelona aguerría y gobernaba de su propia autoridad. Dicho privilegio fue posteriormente confirmado [2] por Don Jayme I en el año 1263, con ocasión de dos galeras que armaba la ciudad contra los pyratas africanos. Asimismo Don Alonso V, en atención a los socorros navales que le acababa de ofrecer para la expedición que preparaba contra Nápoles en 1427, renovó y ratificó con solemne juramento aquella inmunidad [3]: que por ser una gracia tan singular y apreciable supo su Magistrado Municipal conservarla constantemente ilesa. En efecto, siempre había continuado manteniendo esquadras propias: para cuya construcción, reparación y custodia tenía lugar destinado en las Reales Atarazanas en virtud de la concesión otorgada en 1378 por D. Pedro IV [4].

Armamentos de corso

El corso se había hecho ya un obgeto tan importante a la vigilancia del gobierno *, que se hubieron de promulgar varios vandos a fin de asegurar el buen orden en el cuerpo de los armadores: el qual, habiendo abusado al fin de las facultades y gracias anexas a su oficio, iva degenerando, como era natural, en compañía de pyratas. Para atajar desde luego estos males, mandó Don Alonso III en 1288 publicar en Cataluña una pragmática [5], por la qual disponía que todo corsario que quisiese armar contra los enemigos de la corona, antes de salir al mar diese fianza y prestase caución suficiente en poder de los Oficiales Reales, de no cometer daño alguno contra los navegantes neutrales o nacionales: y que en el caso de contravención, dichos ministros pudiesen prenderles y encarcelarles, hasta restituir los robos e

[2] Col. Dip., n.º 16.
[3] Col. Dip., n.º 288.
[4] Col. Dip., n.º 209.
[5] Col. Dip., n.º 43. Véase en las *Constitucions de Cathalunya* el tít. XV de las Pragmáticas.

* Sobre armamentos en corso del siglo XIV véase cap. VI, parte I, t. III, de la presente obra; NOGUERA, *Documentos para el estudio de la marina*, publica y estudia un contrato de 1357 sobre armamento en corso, y RUBIÓ, *Diplomatari*, doc. 209, publica y comenta las cuentas de la armada de Santa Pau después de la batalla de Constantinopla. Véase también GIMÉNEZ SOLER, *El corso en el Mediterráneo*; SANCHO, *Cuatro docamentos sobre piratería*; SANS BARUTELL, *Colección Diplomática*, p. 279.

indemnizar los ofendidos: y aún para mayor seguridad se ordenaba que éstos no pudiesen tener parte ni hacer compañía con los armadores. En 1420 Don Alfonso V hubo de renovar esta pragmática, con motivo de las naves corsarias que alistaban varios patrones de la costa de Cataluña, afín de que no se molestase a las naciones amigas o aliadas, y mucho menos a los vasallos de la Real Corona [6].

Grande autoridad de dichas esquadras

La ciudad de Barcelona, en aquellos tiempos, siempre próvida y vigilante en conservar sus mares limpios de pyratas y malhechores, mantenía galeras propias para la protección de su comercio; así pudo en las grandes necesidades del estado aprontar fuertes esquadras contra sus enemigos. En 1315 D. Jayme II aprobó y confirmó ciertas ordenanzas que el Magistrado Municipal había formado para el armamento de una esquadra que preparaba contra los Moros, que con repetidas excursiones embarazaban la navegación de los Christianos. Por su Cédula otorgaba [7] aquel Príncipe a dicha armada barcelonesa la esención de toda autoridad e inspección del Almirante Real, o de otro qualquiera oficial suyo, los quales no podían entrometerse en cosa alguna correspondiente al apresto, alistamiento, cuentas, etc., a menos de ser requeridos por dicho Magistrado, pues así lo había pedido la ciudad para el mayor acierto y libertad de las operaciones de aquella empresa.

A dicha esquadra se le incorporó la que acababa de armar también la ciudad de Valencia. Este armamento combinado salió aquel verano contra los Berberiscos de Fez y Tremecén únicamente, porque a la sazón los Reyes de Túnez y Bugía estaban en pacífica tregua y alianza con el de Aragón *. Iva de Comandante de la esquadra barcelonesa Ramón Ricart, y de la valenciana Bartholomé Matoses. El fruto de esta expedición, cuyo costo subió a doce mil doblas, fue la derrota de la armada de Bahamón. Rey de Tremecén, después de haberse salvado su hermano en un esquife. Dichas dos esquadras, habiendo antes encontrado a la de Sevilla, que constaba de quatro galeras, un leño, una nave y una barca mandadas por Alfonso Jofre de Loaysa, Almirante de Castilla, ajustaron una conserva recíproca por tér-

[6] Col. Dip., n.º 286.
[7] Col. Dip., n.º 97.

* Documentado estudio de la organización de esta flota en Masià, *Un episodio*, y en *Aragón y los Estados del Norte de África*, p. 201-206, examen de los antecedentes y consecuencias de esta intervención militar en Tremecén.

mino de veinte días, a fin de imponer mayor respeto a las fuerzas de los Moros [8]. A la verdad, éstos no podían entonces tomar gran predominio en el mar, a causa de tenerlos continuamente enfrenados los armamentos de las coronas de Castilla y Aragón, que se repetían para protección del comercio, el qual sin duda se hubiera aniquilado de todo punto, a no ser por el vivo corso de los christianos, y por las frecuentes treguas que nuestros Reyes ajustaban con aquellos africanos, siendo del interés común de ambas partes semejantes armisticios o intervalos de buena inteligencia para dexar respirar su respectivo tráfico y navegación [9]. Estos tratados de amistad eran tanto más fáciles de concluir, quanto los moros de aquel tiempo, en medio de su barbarie, conservaban aún el espíritu mercantil y el gusto de las artes de sus mayores: dos recursos poderosos para apartarlos de la profesión de la pyratería *, a que les han obligado después su ignorancia, miseria y desidia, y la constitución militar de las Regencias Berberiscas.

Mayor autoridad y más amplios privilegios alcanzó después el Magistrado de Barcelona para la poderosa armada que con su gente y baxeles aprestaba contra los genoveses por los años de 1330. El Rey Don Alfonso IV, en consideración a un esfuerzo y servicio tan importante (pues sólo las galeras, según afirman los mismos historiadores de Génova, eran quarenta y dos, sin contar otros treinta buques menores), concedió a este armamento los honores e independencia de armada Real [10]. Por tanto, aprobó y confirmó la elección que dicho Magistrado había hecho de Guillermo de Cervelló para General de aquella expedición. Aprobó asimismo la autoridad de este Gefe para conceder patentes de capitanes y demás oficiales subalternos en nombre de la ciudad, cuya confirmación era un requisito necesario. Dispúsose también, que el General exerciera su oficio en honor y servicio del Rey, provecho de la armada y beneficio de dicha ciudad, a quien debía dar las cauciones y fianzas que ésta estimase suficientes, y en manos de cuyos Magistrados debía prestar juramento y pleyto homenage de usar de su oficio baxo de su autoridad; pues en este concepto le habían señalado ciertos consejeros, con cuyo dictamen debía obrar en los casos arduos y peligrosos.

[8] Col. Dip., n.º 99.

[9] Como entonces los Moros tenían comercio y navegación, y por consiguiente más que perder que ahora del corso de los Christianos, no les convenían menos que a éstos las paces o largas treguas. Mas hoy, que nosotros tenemos mucho y rico comercio, y ellos mucha insolencia e intrepidez, su pirateria, independientemente de los esclavos, siempre será un oficio lucroso, que tarde o nunca dexarán.

[10] Col. Dip., n.º 126.

* Sobre piratería berberisca, especialmente la posterior al siglo XV, véase cap. VI, parte II, t. III, y las referencias bibliográficas que allí se citan.

Concedió además el Rey al General Cervelló, que a todas las personas que éste deputare, tocaba el conocimiento de las causas civiles y criminales que aconteciesen entre la gente, de aquel armamento quince días antes del aplazado para la revista y embarco general hasta otros quince después de quedar desarmadas las galeras, todo con arreglo a las ordenanzas y práctica de la marina Real; pero inhibía de su juicio todas las causas y acciones de derecho común que las reservaba a la justicia ordinaria. También ampliaba S. M. durante los preparativos de dicho armamento y siempre que tubiese la esquadra que carenarse o recomponerse en algún Arsenal, la jurisdicción del General a todos los casos civiles y criminales que se originasen entre los maestros constructores, carpinteros, calafates, y demás obreros, todo el tiempo que durase la obra, con exclusión siempre de aquellas causas en que estubiesen implicadas personas de fuera de la atarazana, que pertenecían al juez ordinario, y de las movidas con los alcaydes de Arsenales, porque éstos gozaban el fuero Real.

Últimamente el Rey D. Alonso, en atención al generoso esfuerzo con que en aquella ocasión la ciudad de Barcelona se señalaba contra los enemigos de la corona, le concedió que todos los bienes, efectos, armas, despojos y presas de los enemigos y demás provechos que consiguiese la armada, quedasen a disposición de su Magistrado Municipal para refundirlas en beneficio del mismo armamento, y satisfacción de los salarios y gratificaciones ajustadas con los capitanes y otros cabos de las tripulaciones: sin que el Real fisco pudiese tener derecho a cosa alguna.

Otras esquadras en servicio de la Corona

No fue ésta la única esquadra que se aprestó y armó en Barcelona en aquel siglo en servicio del estado y de la patria. En el año 1312 su Ayuntamiento y los de Lérida, Gerona, Vique, Cervera y de las villas de Montblanc, Tárrega, Villafranca, Camprodón, Besalú y Torroella de Montgrí, por medio de sus Representantes congregados en dicha capital, ofrecieron al Rey Don Pedro un subsidio de treinta galeras tripuladas y mantenidas por un año, que debían armarse en sus atarazanas para la expedición que tenía meditada aquel Príncipe contra el Rey de Mallorca su enemigo.

Destináronse para la manutención de dichas galeras cincuenta mil libras (unos quatrocientos mil ducados hoy): cantidad suficiente entonces para las pagas y provisión de semejante armamento. También se dispuso la elección

de quatro Administradores y otros tantos Tesoreros de la armada para la cuenta y distribución de sueldos que debían pagarse por tercios, y para llevar la razón de las ganancias que hiciesen las galeras en su corso, las que debían ser adjudicadas por prorrata a los Comunes contribuyentes. A este efecto dos de cada clase de dichos oficiales seguirían la expedición, y otros dos residirían en Barcelona para recibir las remesas de caudales de las ciudades y villas, y las partes respectivas de los despojos y otros provechos de la guerra; alternando todos de quatro en quatro meses con el sueldo a cada uno de los embarcados durante dicha temporada de treinta y cinco libras (unos ocho ducados de vellón mensuales entonces) y de quince a los que permaneciesen en tierra. Por último se dispuso que desarmada que fuese la esquadra, dichos quatro Oficiales pidiesen cuentas al Almirante Don Pedro de Moncada acerca de los gastos causados en la guerra contra los Moros, que la Provincia había costeado [11].

Independencia de dichos armamentos

La ciudad de Barcelona, al paso que con tanta bizarría y magnificencia aprestaba armamentos propios y expediciones generales de la Provincia, siempre miró como un punto esencial de las prerrogativas de sus esquadras, la esención de estar subordinadas a los Almirantes Reales, que en aquel tiempo estaban revestidos de una inmensa autoridad sobre todo navegante y buque armado. Así, pues, para la esquadra que preparaban Barcelona y Valencia en 1346, concedió el Rey Don Pedro a los Magistrados de aquella ciudad la prerrogativa de nombrar de su propia autoridad y en su nombre al Comandante y capitanes, atribuyéndoles una absoluta y suprema jurisdicción, y eximiéndoles de llevar insignias o bandera del Almirante, al qual no debían de reconocer por legítimo superior [12].

De día en día se aumentaban las preeminencias de la ciudad de Barcelona, mereciendo de la munificencia de sus Reyes quantas gracias podían conspirar al fomento de su marina militar. Con el fin de favorescer y facilitar el alistamiento de gente voluntaria para tripular una esquadra de galeras que armaba aquella ciudad en 1349, concedió el Rey salvo conducto a todos aquellos que por sus delitos se hubiesen constituido reos, cuya gracia les debía correr desde el día que sentasen plaza hasta quince días después de desarmados los buques. Pero entre ellos exceptuaba a los reos de lesa ma-

[11] Col. Dip., n.º 149.

[12] Col. Dip., n.º 155.

gestad y de trahición, a los violadores de doncellas, salteadores de caminos, monederos falsos, sodomitas, hereges y a los que hubiesen herido corporalmente algún ciudadano de Barcelona [13].

Quando faltaban o no bastaban las esquadras propias, tenía facultad esta capital de servirse de los buques de la marina Real. Así lo confirmó una provisión del año 1357, por la qual mandaba el Rey a Pedro Zacosta, Bayle General de Cataluña, a Bonanato Descoll, conservador de los Reales astilleros, a Guillermo Morey, Vice-Almirante de dicho Principado, y a Jayme de Cabanyals, Alcayde de las Atarazanas de Barcelona: que siempre que fuesen requeridos por el Magistrado de esta ciudad, mandasen franquearle las galeras que pidiere, con todas las armas, remos y demás aparejos y apprestos, ahora fuese para defender sus costas y mares, o bien para resistir las invasiones de los enemigos [14].

Cuerpo urbano de marina militar

La atención y vigilancia de la ciudad de Barcelona no se limitaba sólo a los armamentos de la guerra de corso; extendíanse también a los preparativos de su propia defensa y guarnición. Quién sabe si la invasión del Rey Don Pedro de Castilla, quando con su formidable armada bloqueó y atacó su puerto en 1359, abrió los ojos a los Barceloneses para providenciar seriamente sobre los medios más conducentes a su propia seguridad. Lo cierto es que sus Magistrados, a fin de poner a cubierto de cualquiera insulto marítimo la playa o ribera de la ciudad, hicieron en 1362 un reglamento, por el qual establecían un cuerpo permanente de ballesteros escogidos que sirviesen a su sueldo y baxo su dirección *. Señalóse, además, cierto número de barcos y de máquinas militares para mejor defensa de su rada o ensenada, y el Rey también, a petición de dichos Magistrados, concedió a todos los ballesteros, patrones y remeros de las chalupas que nombrasen licencia para llevar de día y de noche espada y cuchillo, así dentro como fuera de la ciudad. Este privilegio se entendía para los que no salían de la jurisdicción de su veguería, y para el tiempo de guerra solamente, pues en el de paz aquellas armas no se podían llevar de noche [15].

Este nuevo establescimiento urbano de marina militar, tanto más nece-

[13] Col. Dip., n.º 159.
[14] Col. Dip., n.º 178.
[15] Col. Dip., n.º 189.

* Sobre la milicia urbana barcelonesa véase Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 559 y sig.

sario quanto en aquellos tiempos los Reyes de Aragón, aunque poseían buques de guerra propios, no tenían tropas, ni un cuerpo permanente de armada en sus estados [16]; continuaba en el siglo XV sobre un buen pie, añadiendo a las antiguas nuevas preeminencias. En el año 1408 la ciudad creó y dotó en los cuerpos de ballesteros, patrones y remeros dos plazas de directores, con el cargo de inspeccionar su servicio y defender sus prerrogativas e inmunidades. Por medio de tales distinciones se había conseguido una milicia y marina escogida; mas para mejorar aún las calidades de la gente en los alistamientos futuros, el Rey Don Martín, a petición del Magistrado Municipal, no sólo confirmó las antiguas gracias y esenciones, sino que las amplió, y extendió la del porte de armas ofensivas y defensivas al tiempo de paz y de guerra, sin distinción de día y de noche; antes bien podían de allí en adelante añadir a la espada y cuchillo el capacete y broquel [17] para completar más la armadura.

Acaso esta milicia urbana, influyendo en el carácter marcial de aquellos moradores contribuiría a mantener una marina guerrera e intrépida, señaladamente, en la ballestería para los combates navales, en cuyo exercicio habían siempre los catalanes alcanzado singular renombre. Para conservar, pues, un crédito tan justamente merecido, la ciudad había promovido un establescimiento, digno de los juegos gymnásticos de la antigua Grecia, y capaz de asegurar con él la defensa de sus mares y propios hogares. Su Magistrado, que conocía todo el valor y servicio de la ballestería catalana, tan alabada por Zurita, y aprcciada entre las demás naciones, celebraba y presidía los exercicios públicos de esta arte ciertos días del año, en que se adjudicaban los premios a los tiradores sobresalientes. Esta institución y loable costumbre se conservaba todavía en su vigor a mediados del siglo XV [18].

[16] El Almirantazgo de Aragón fue instituido por Don Alonso V en 1420. Este fue el primer Rey que estableció en sus estados un cuerpo permanente y privilegiado de armada Real, cuyo gefe era el Almirante con varios oficiales y ministros de su jurisdicción en los departamentos de marina.

[17] Col. Dip., n.° 279.

[18] En un libro manuscrito del A. H. M. de Barcelona, intitulado: *Libre de algunes coses assenyalades...*, ya citado, se lee el siguiente apuntamiento:

Divendres als 9 de Octubre de 1444, los honorables Concellers veent que Gabriel Poal, argenter, habia fet les joyes que la ciutat acostuma posar al joch y exercici útil de la ballesta, de major pes del que era acostumat, estatuiren que en avant las dites joyes solament sien de pes de un marc, y set argensos; e que si pasan de dit pes no's pagarà l'aument; puix axí se feia de centenars d'anys atràs: e no era tan escàs premi per qui acertaba millor lo tret al blanch. * Corresponde a la pág. 10 de la edición de PUIGGARÍ.

Nuevos armamentos de la ciudad

Por los años 1385 armó la ciudad otra vez una esquadra de tres galeras para salir al corso contra los moros que infestaban entonces los mares, después de haber merecido del Rey D. Pedro especial privilegio para que cada capitán en su galera exerciese con plena autoridad la jurisdicción civil y criminal sobre todas las personas embarcadas en sus respectivos buques, de cualquiera grado o condición que fuesen. En él mandaba el Rey a los cómitres, sotacómitres, nocheros, ballesteros y a las chusmas de las galeras, que en todo lo tocante a la presidencia, uso y exercicio de aquella jurisdicción delegada, estubiesen sugetos a los capitanes, obedeciendo sus órdenes como emanadas inmediata y personalmente de S. M. [19].

En aquel tiempo el oficio del corso, quando no era éste dirigido por comunes o cuerpos públicos, acostumbraba degenerar en pyratería. Así es que habiendo, con motivo de varios actos hostiles de algunos armadores, redundando graves y repetidos daños al Rey y al estado, así en las presas como en los saqueos y extorsiones que padecían en plena paz diversos comerciantes estrangeros, y principalmente los Barceloneses, el Magistrado Municipal, a fin de refrenar y extirpar radicalmente tales excesos y tropelías, por representación que hizo al Rey Don Juan en 1390, obtuvo privilegio perpetuo, para que siempre que los armadores cometiesen algún acto de pyratería contra los comerciantes y moradores de Barcelona, ahora fuesen vasallos del Rey, ahora fuesen estrangeros de país neutral, pudiese armar de su propia autoridad y a su costa para perseguir a dichos malhechores; y después de presos, bien fuese en mar o bien en tierra, entregarlos a ellos y a todos los que navegasen en su compañía al Veguer de la ciudad.

Los capitanes de los buques armados por dicho Magistrado no debían quedar responsables, ni podían ser demandados civil ni criminalmente por los daños o estragos que hiciesen a los pyratas, tanto en sus personas como en sus bienes, en el caso de resistencia. La sumaria contra estos malhechores debía instruirla el Veguer o Vicario Real de Barcelona, mas la sentencia definitiva se había de votar en el Ayuntamiento a juicio de los Prohombres, entre quienes no podía asistir ninguno de los perjudicados o agraviados por los corsarios, ni parientes de ellos [20].

[19] Col., Dip., n.° 230.

[20] Col. Dip., n.° 237.

Los armamentos de los Barceloneses continuaban a fines del siglo XIV con la misma actividad y frecuencia que a los principios. En el año 1391 se tuvo un consejo en la casa del Ayuntamiento para la elección de capitanes de dos naves que armaban la Ciudad y Diputación contra dos corsarios que molestaban su comercio en los mares de Sicilia. El año siguiente partieron también de aquel puerto dos galeras armadas, que por disposición de su Magistrado salían a cruzar en el cabo de Tortosa contra unos corsarios berberiscos, por cuyo temor estaban detenidas varias embarcaciones cargadas de trigo para aquella capital, donde debían venir escoltadas por dichas galeras. Consta también que en 1394 se nombró en el Concejo de ciento una junta de diez y ocho comisionados para el apresto y armamento de una esquadra de naves, que debían salir a corso para tomar satisfacción de un insulto hecho por los Genoveses [21].

Nuevos privilegios de los armamentos

Como entonces el Rey Don Juan conociese por la experiencia de hechos antiguos y modernos la importancia y servicios de aquella capital, primera escala del comercio y de las expediciones ultramarinas de su Corona; se esforzó en dispensarle nuevas preeminencias y prerrogativas, para que fuesen otros tantos medios de hacerla formidable a sus enemigos, y de empeñarla a nuevas empresas y generosos sacrificios. En 1393 había armado la ciudad una esquadra de diez galeras propias [22], para acompañar al Rey en su expedición de Cerdeña, el qual, movido de tan relevante servicio, concedió a dicho armamento especial privilegio para que sus capitanes, que eran todos cavalleros y ciudadanos honrados [23], gozasen a bordo de toda la jurisdicción alta y baxa, civil y criminal que exercían los capitanes de armada Real, sin que en él pudiesen entrometerse el Almirante ni el Capitán General.

En el año 1413 el Rey Don Fernando concedió también a la ciudad, por término de veinte años, privilegio para que en todas las esquadras que

[21] Ap. n.º 21.

[22] Col. Dip., n.º 241. Allí se leen los nombres de las galeras y de sus capitanes.

[23] En aquellos siglos casi todos los cavalleros y ciudadanos honrados de Barcelona seguían la carrera de la marina.

Ramón de Plegamans fue el que dirigió el armamento naval de 1228 para la conquista de Mallorca.

Independientemente de los Almirantes y Vice-Almirantes de la Corona, en cuyos empleos se leen frecuentemente los apellidos de los Moncadas, Cardonas, Cabreras, Boxadors, Marquets, Descolls, Moreys, Pujadas, Corberas, etc., los sugetos de las más ilustres familias capitaneaban entonces galeras, o propias o del Rey, o del Común de la ciudad.

TOMICH: *Historias e Conquestas*, folios 41-45.

aprestase, el Comandante y Capitanes gozasen la jurisdicción civil y criminal sobre toda la tripulación, chusma y otros dependientes, durante todo el tiempo del armamento. Pero en los casos en que las esquadras o galeras sueltas de dicha ciudad navegasen con el Almirante o Vice-Almirante de S.M., o se incorporasen con esquadra o división suya; éstos quedaban entonces con la suprema e inmediata autoridad sobre todos. El referido privilegio fue ampliado por Don Alfonso V en 1424 a treinta años más [24].

Es también constante que en el arsenal de Barcelona no sólo se armaban las galeras y otros buques de guerra propios que mantenía la Ciudad, sino también las embarcaciones de corso que poseía y mantenía la Diputación General de Cataluña, y prestaba en los casos de guerra o de defensa. Y para que esto quedase más expedito y bien autorizado, en las Cortes [25] que celebró en aquella capital Don Fernando I en 1413, fue declarado: que los Diputados tenían facultad por sí de prestar los buques de la esquadra propia de la casa del General al Rey y al Príncipe, con todas sus armas, artillería y aparejos correspondientes, para qualquiera expedición de corso contra los enemigos de la Corona; pero al mismo tiempo se previno que en el caso de prestarlos a particulares armadores para el mismo fin, antes se debían tomar fianzas y seguridades suficientes según costumbre antigua. Todavía permanecía una esquadra de galeras a sueldo de la Diputación General en 1621, pues aquel año se publicaron unas Ordenanzas [26] en ochenta capítulos acerca de la manutención y gobierno económico de aquellos buques

En la expedición de 1298 que salió mandando contra Sicilia el Rey D. Jayme, ivan 60 naves y leños, cuyos capitanes eran ciudadanos de Barcelona: entre los quales sólo refiere PEDRO TOMICH los nombres de *Jayme Durfort, Pedro Bargués, Guillermo de Santcliment, Guillermo Romeu, Jayme Grony.*

En el armamento que salió mandando en 1354 el Rey Don Pedro contra Cerdeña ivan muchas naves y leños armados, cuyos capitanes, dice el mismo TOMICH, eran cavalleros y ciudadanos honrados de Barcelona.

Por los años de 1390 y 1393 encontramos sirviendo de capitanes de galera un *Vizconde de Roda, Bernardo de Cabrera, Gilaberto de Centellas, Pedro de Ribelles, N. Alemany, Gilaberto de Cruilles*; y de capitanes de naves armadas *Ramón de Vilanova*, también cavallero, y varios ciudadanos, como *Pedro Bertrán, Galcerán Marquet, Nicolás Morey*, etc. Véase también ap. n.° 21.

[24] Col. Dip., n.° 287.

[25] Es el capítulo V de dichas Cortes, que se halla literal en el *Libre dels quatre senyals*, ya citado, p. 12, y es como se sigue: *Declara la dita Cort que lo General ha o haurà alguns vexells, axí com són galeras, galiotas, rampins, naus o altre fustes, armes, artilleries, o furniments, que aquells o aquelles puixen, si'ls serà vist faedor, prestar al Senyor Rey, o a son Primogènit per navegar o entrar en cors contre les enemichs dels dits Senyors o de sos Regnes. Donada, emperò, bona caució ab fermanses e seguretats bastants... segons la forma ya antigament acostumada.* Esto prueba quán antiguo era en la Diputación el tener vasos propios.

[26] Fueron impresas en Barcelona aquel mismo año por *Gerónimo Margarit*, y andan insertas en un tomo en 4.° intitulado: *Capitols y Deliberacions resultants de las Sentencias fetas per los molt Illustres Senyors Visitadors del General de Cathalunya acerca dels carrechs dels Officials de la Squadra de las Galeres de Cathalunya y altras subjectes a la present Visita, publicadas en lo any MDCXXI.*

y sus galeotes forzados. Todos estos recursos y subsidios tenían los Reyes de Aragón en Barcelona, antes que la Corona tubiese un cuerpo fixo y permanente de Real Armada.

Corso para defender el comercio

Como la ciudad se hallaba en el siglo XV con fuerzas de mar bastantes, y con toda la autoridad necesaria para facilitar un armamento en servicio de la causa pública, tenía protegida su navegación y comercio, y escarmentados a los armadores y pyratas que insultaban sus costas. En una recopilación de noticias históricas de aquellos tiempos [27] se lee un apuntamiento que traducido literalmente en castellano, es del tenor siguiente: «Jueves, a quatro de setiembre del año 1449, algunos enemigos del Señor Rey y por consiguiente de sus amados vasallos maltrataban con naves armadas las de muchos particulares; entre aquéllas se contaba la de Mossen *Juan Torrellas*, cavallero, que a fuerza de armas se apoderaba de los hombres y vituallas que encontraba navegando con naves que trahían provisiones a esta ciudad de Barcelona y a diferentes villas de la costa, hiriendo a los que se resistían a ser presos y puestos en su galera, y a otros muchos navegantes que morían cruelmente. Para obviar estos desórdenes, delibe-raron los honorables Concelleres y Concejo de ciento armar una galera para escoltar y acompañar las naves que trahían provisiones, y castigar a dichos malhechores y pyratas. Y como recientemente la galera de Mossen Torrellas hubiese maltratado a muchos navegantes cautivándolos y robándoles sus efectos, los honorables Jurados de la ciudad de Valencia escrivieron una carta a los dichos Concelleres de ésta, fecha en 9 del corriente mes de setiembre, dándoles aviso cómo el día quatro del mismo, la galera armada por la ciudad de Barcelona había alcanzado a la del dicho Torrellas de Alicante, embistiéndola con el espolón por un costado, por no haber querido rendirse al honorable *Ramón Desplá*, cavallero y capitán de la galera de Barcelona; de suerte que entre las dos se trabó un combate que duró la mitad del día, en cuya refriega, según tenor de dicha carta, murieron de los contrarios veinte hombres, quedando muchos heridos, y otros anegados de los que se arrojaban al mar, sin embargo de que al principio del

[27] *Libre de algunes coses ussenyalades...*, ya citado, que está en el Archivo del Ayuntamiento de Barcelona. * Véase la nota 67 de la pág. 111 de la presente edición.

combate mucha gente de Alicante dio favor y ayuda a la galera de Mossen *Torrellas,* lo que no hubiera cesado, sino por los ruegos de las cartas que despacharon los Jurados de Valencia. Finalmente, la tal galera fue apresada por el valeroso y esforzado capitán *Ramón Desplá,* y conducida a la playa de esta ciudad con los prisioneros, el qual refirió a los Concelleres en sustancia lo mismo que contenía la carta de los Jurados de Valencia».

En la citada recopilación siguen otros apuntamientos de aquel Reynado, entre los quales se lee el siguiente tocante a hechos marítimos: «En 1 de octubre de mil quatrocientos quarenta y nueve se ajustó una concordia entre la ciudad de Barcelona, Tortosa, Tarragona, la villa de Perpiñán y las islas de Mallorca, Menorca e Iviza, de que Barcelona armase desde luego una galera gruesa de las que tenía en la dársena, para perseguir algunas naves armadas, así de moros como de provenzales, y otros que robaban y maltrataban las embarcaciones y vasallos del Rey que trahían provisiones a la ciudad. Por lo tanto se acordó, que para los gastos y manutención de la galera que debía salir a corso, se impusiese cierto derecho de entrada, el qual debían pagar igualmente los que traxesen mercadurías de las sobredichas islas, ciudades y villas a esta capital durante el tiempo que permaneciese armada dicha galera para seguridad de los navegantes, y de ella fue nombrado capitán el honorable *Juan Camós,* Ciudadano Honrado de Barcelona».

Se leen en dicho Libro continuados otros apuntamientos, entre los quales sigue éste: «El día 3 de Julio de mil quatrocientos cincuenta y quatro el honorable *Jayme Bertrán,* capitán de una galeota y una caravela armada que había rendido y apresado, a la qual capitaneaba un corsario famoso, llamado *Perosa,* que había maltratado a muchos navegantes vasallos del Rey en sus personas, embarcaciones y caudales; juntamente trahía a remolque un bergantín con algunos moros del mando del citado Perosa. Estas dos presas las hizo el esforzado *Jayme Bertrán* hacia la pequeña isla Dragonera en las aguas de Mallorca».

Sigue otro apuntamiento o noticia de los hechos marítimos de aquel tiempo, que empieza así: «A 31 de Marzo de mil quatrocientos cincuenta y cinco un corsario provenzal, llamado *Ulzinet,* entró de noche con su galeota armada en la playa de Barcelona, y dentro del muelle apresó una caravela cargada de aceyte, queso y cera, cuyo cargamento era de *N. Fonolleda,* e inmediatamente huyó con la presa hacia Francia. Los Concelleres, al instante que fue de día, mandaron publicar un vando para que toda la gente de mar se recogiese en la playa, y se armasen ciertas naves y falúas a cau-

sa de no hallarse en aquella hora ninguna galera ni galeota lista para salir al mar: bien es que a fuerza de gente y de mucho zelo se botó al agua una galeota de la atarazana. Desde luego se despacharon correos a Colibre, para que al instante saliese en demanda de aquel corsario la galeota que mandaba *Juan Ferrer*, que se hallaba entonces allí. Pero nunca se supo avistar a dicho *Ulzinet*, quien se cree, llegó salvo a Marsella». Este caso prueba, que la falta de artillería exponía los puertos a estas repentinas invasiones, y que en Barcelona, a causa de carecer de un puerto cerrado, se tuvo que padecer aquel insulto.

Los catalanes exercen el corso en levante

Pero en compensación de estos y otros daños cometidos en los mares de poniente por los armadores enemigos, quedaron los catalanes al fin ampliamente vengados por medio de un cruel corso que sostuvieron lexos de su casa en todo aquel largo reynado: muchas veces sin distinción de naciones enemigas y aliadas: porque el corso, quando se hace lexos de la vista del gobierno que puede moderarlo, está propenso a degenerar en pyratería. Tal fue el que los Catalanes exercían en aquella época en la Grecia, en el Adriático y en el Archipiélago *

Por los años de 1416 un corsario famoso, llamado *Pedro Santón*, tenía infestado el mar de levante; de tal manera, que el Gran Maestre de Rhodas, para evitar que los venecianos no rompiesen la guerra con los catalanes (pues de ambas naciones sacaba grandes socorros aquella isla y la Religión) satisfizo al citado Santón quince mil ducados de oro por el rescate de las presas que había hecho en Acre a aquellos republicanos, ofreciéndose a indemnizarlos de todos los daños padecidos. Este servicio y generoso ofrecimiento lo comunicó al Senado un Embaxador del Gran Maestre, que llegó a Venecia por Junio del mismo año [28].

En 1420 los genoveses y catalanes tenían infestado el Adriático con sus naves de corso, de modo que el Prégadi de aquella República deliberó disponer una armada de quince galeras, nombrando un capitán del golfo que persiguiese a los armadores enemigos [29].

[28] MURATORI: *Scriptores*, XXII, página 416.

[29] *Ibíd.*, p. 937.

* Sobre el corso catalán y sus consecuencias sobre el comercio véase ARRIBAS, *Musulmanes apresados cerca de Ibiza*; COLL, *Aspectos del corso*; DOPP, *Relations egypto-catalanes*; GIMÉNEZ SOLER, *El corso en el Mediterráneo*; MARINESCU, *Notes sur les corsaires*.

El referido *Pedro Santón* hacía entonces el corso con una nave de las mayores de aquel siglo, pues llevaba quinientos hombres a bordo. En 1417, por cartas de Modón y Corón se dio aviso a Venecia, como en las aguas de *Sapienzia* cruzaba aquel formidable buque para interceptar la flota veneciana que se esperaba de levante. Y después túvose noticia de que había tomado el rumbo hacia las costas de Suria en demanda de las naves de aquella República, que cargaban a la sazón especiería en Acre, donde halló dos que tenían ya cargadas trescientas cincuenta sacas de algodón, cuyo cargamento y buques apresó con gran daño de aquel comercio, que pudo al fin rescatarlos mediante una crecida suma de dinero [30].

En 1421, por octubre, arribó a Negroponte Stéfano Contareno, capitán de las cocas venecianas, trayendo consigo una nave corsaria, que había apresado a los catalanes en las aguas de Rhodas; con la qual habían hecho grandes daños [31]. Pero al siguiente año tuvo aviso la República de cómo siete galeras catalanas intentaban pasar al Adriático a exercer un corso abierto [32]. Aún en el año siguiente parece que continuaban los daños de mar contra los venecianos en todas partes; pues una de sus galeras mercantes del viage de Aguasmuertas, fue apresada en Bocaire por otras tres de Cataluña, que al fin se la llevaron, por no haber querido su capitán rescatarla en mil y quinientos ducados que le pedían.

Marino Sanuto [33] continúa en su historia de los Duxes de Venecia la relación de las hostilidades navales hasta su tiempo. Allí nos refiere [34], que en 1440 unas galeras catalanas con pabellón del Duque de Milán hacían el corso contra los venecianos, y que en 1443, siendo grande el daño que los armadores de esta nación les causaban en la Pulla; de orden del Senado salió el capitán del Golfo Antonio Diedo con quatro galeras en demanda de aquellos corsarios. Éstos se guarecieron en Bestize, en Calabria, pero tuvieron la fortuna que Diedo, que se dirigía a combatirlos, naufragase con su esquadra en aquellas costas. Que los corsarios de Cataluña perturbasen entonces el Adriático con sus pyraterías, lo refiere también otro historiador [35], quando dice, que guarecidos en las costas de Calabria y Pulla, hacían continuas salidas saltando de puerto en puerto.

Continuaron sus excursiones en el Archipiélago todo el resto de aquel

[30] MURATORI: *Scriptores*, XXII, páginas 914-916.
[31] *Ibíd.*, p. 940.
[32] *Ibíd.*, p. 970.
[33] *Ibíd.*, p. 973.
[34] *Ibíd.*, p. 1095 y 1115.
[35] VERDIZZOTI: *De fatti veneti*, lib. XXII. p. 498.

siglo con mayor gloria de sus armas, pues las empleaban contra los Mahometanos. En el año 1460 Mahometo II hizo una expedición contra Lesbos [36], a causa de que el Duque de aquella isla daba auxilio a favor de los corsarios catalanes acogiéndolos en su puerto, de donde salían a hacer incursiones en las costas de Turquía, y volvían cargados de esclavos con gran provecho de los apresadores que lo habían hecho un ramo de su tráfico con aquel pequeño Príncipe, que se atraxo la ira del Turco [37].

En 1461, en la guerra que se encendió para defender los derechos y persona del Príncipe de Aragón D. Carlos contra las ideas de la Corte, armó la Diputación de Barcelona veinte y quatro galeras al mando de Ramón de Pinós; sin contarse en éstas otras muchas que tenía prontas en las atarazanas. Ninguna ciudad en el mediterráneo tenía entonces tantas fuerzas navales. En 1466 salió de Barcelona Pedro Juan Ferrer con una armada de veinte navíos que la Diputación había fiado a su mando para socorrer a Amposta contra las armas de los Realistas [38].

La náutica muy familiar a los Barceloneses

En aquellos siglos había sido tan común la ciencia naval y la familiaridad de los Barceloneses con el mar *, que la ciudad, por una costumbre de su constitución libre y militar, solía nombrar uno de sus Concelleres, a imitación de los antiguos Romanos, para capitanear las esquadras que armaba en servicio de sus Reyes en las necesidades de la guerra. Entre otras expediciones ultramarinas en que sirvieron Magistrados Municipales de Barcelona, consta: que en 1334 *Galcerán Marquet*, Conceller IV, salió mandando diez galeras que la ciudad aprestó a su costa contra los genoveses: por cuyo señalado servicio el Rey Don Alfonso de Aragón le concedió el título y honores de Almirante. En 1409 partió *Juan Desvalls*, Conceller III, llevando baxo sus órdenes un refuerzo de tres galeras y tres naves que la ciudad embiaba a Cerdeña para socorrer al Infante D. Martín. En 1457

[36] Era entonces Lesbos la isla que producía el *mástico*, cuya rica producción era tráfico de los genoveses.

[37] Chalcondylas: *De rebus turcicis*, lib. X, p. 277, dice lo siguiente: *Tarraconenses ab Lesbo procursantes ad maritima latrocinia, Regis regionem diripiebant. Deinde revertentes onusti mancipiorum præda in Lesbum ea inter sese partiebantur.*

[38] Zurita: *Anales*, IV, lib. XVIII, cap. VI, f. 146.

* Sobre conocimientos cartográficos y náuticos de los catalanes en la Edad Media véase la bibliografía citada en el capítulo IV, parte I, tomo III, titulado «De la invención de la brúxula y de su primer uso en la navegación».

Pedro Serra, Conceller I, salió al mar mandando una esquadra de dos galeras, quatro naos gruesas y un balenero, que la ciudad embiaba a Nápoles al servicio del Rey Don Alfonso contra los genoveses, por cuyo importante subsidio mereció también de aquel Monarca el título y honores de Almirante. Por último, en el año 1506, *Pedro de Juñent*, Conceller III, tomó el mando de una división de galeras armadas por la ciudad, que salieron acompañando al Rey Don Fernando el Católico en su viage a Nápoles [39].

Pero todo este poder naval fue de tal manera decayendo por causas que explicaremos más abaxo * desde mediados del siglo XVI, que en las Cortes de Monzón en 1547 pidieron los Syndicos de Cataluña [40] licencia para armar una galera en corso contra los Berberiscos, que tenían entonces cortada toda navegación, y aterradas las costas de una Provincia que en otros tiempos había acostumbrado hacer tributarios a los Príncipes Africanos. Continuaron en todo el resto de aquel siglo con mayores estragos las excursiones de estos pyratas; mas eran tan débiles los recursos que tenía en sí Barcelona y las demás ciudades marítimas y puertos del Principado, que en las Cortes [41] que en 1599 se celebraban en dicha capital, la Diputación General, recibió la aprobación para armar quatro galeras, imponiendo para los costos y manutención de este armamento nuevos cargos sobre los derechos de extracción de ciertos géneros y frutos de la misma Provincia.

[39] A. H. M.: Sácase todo de los libros manuscritos intitulados *Dietaris*, serie XXV.

[40] *Constitucions de Cathalunya*, lib. IV, título XXIX, p. 316. Véase el cap. XXXV de dichas Cortes, que empieza así: *Per quant los Moros de Africa*, etc.

[41] *Ibíd.*, lib. IV, tít. XXIX, p. 318. Véase el cap. LXIII de dichas Cortes, que dice: *Considerant la present Cort.*

* Sobre las causas de la decadencia naval de Cataluña véase el capítulo V, libro II, parte I, del presente tomo y bibliografía moderna allí citada.

CAPITULO III

DE LAS EXPEDICIONES NAVALES DE LA REAL CORONA DE ARAGON

Nada podrá presentar una idea más brillante y magnífica del antiguo poder naval de Cataluña, que el número y fuerza de los armamentos que promovieron en sus dominios los belicosos Reyes de Aragón. Pues como casi todos se apresturon en Barcelona, que era entonces el departamento principal del Reyno, o en los demás puertos de aquella Provincia, que abundaban en aprestos y tripulaciones, y por otra parte salieron mandados por Generales de su propia nación, hacer la relación de las expediciones de la Real Corona, será propiamente hacer la historia o más bien el elogio de la marina militar de los catalanes *.

A la verdad que esto no debe maravillarnos supuesto que ellos eran, aun quando las armadas se aprestaban con las fuerzas de los demás vasallos del Reyno, los que componían la masa principal, digámoslo así, de las expediciones, a causa de la ventaja que llevaban a las demás provincias, así en la importancia de los subsidios y número de marineros, como con el de los buques y hábiles capitanes. Esta preponderancia de la provincia de Cataluña sobre las otras de la Corona, eran entonces tan real y universalmente notoria, que casi en todas las Crónicas estrangeras de la baxa edad el nombre provincial de catalanes vino a ser tomado por lo general de toda la nación Aragonesa, especialmente en las guerras de mar, en las que llevaron ellos el peso y la principal dirección; así que como tales, justamente merecieron que su fama resonase en los países más remotos, y que su nombre fuese entre los enemigos de la Real Corona el objeto del odio o del terror.

Para poner con la debida distinción y claridad esta parte militar de la

* Véanse las obras generales citadas en capítulos anteriores.

historia naval que vamos a bosquexar, bastará reducir la serie de las empresas a un compendio cronológico que refiera sencillamente los hechos: cuya narración irá siempre apoyada con el testimonio de los autores contemporáneos, y en falta de éstos, con el de los más antiguos y autorizados, prefiriendo en uno y otro caso a los estrangeros. Y pues el asunto que aquí se trata tiene una neutral conformidad con la historia de los primeros viages ultramarinos, convendrá señalar la época desde quando empezaron el nombre y las armas catalanas a ser conocidas en las regiones remotas.

Viajes a la Palestina

Los primeros viages de que se empiezan a encontrar memorias ciertas, son los del año 1096, quando animados con el fervor de la primera Cruzada * de Gofredo de Bullón, partieron para la Syria Guillermo Jordán, Conde de Cerdaña, que después murió de una saeta en la defensa de un castillo cerca de Trípoli; Gerardo, Conde de Rosellón, y Guillermo de Canet y otros Barones de Cataluña [1]. El exemplo de estos ilustres cavalleros parece que abrió y facilitó el camino para la Tierra Santa a muchas personas principales de la provincia de diferentes sexos y estados, que quisieron señalar su piedad o su valor [2].

[1] En las historias sagradas de ultramar contenidas en las *Gesta Dei per francos*, se hace memoria de estos personages. Consta también en el testamento del Conde de Rosellón, que trahe MARCA: *Marca Hispánica*, en su apéndice documental.

[2] A. C.: Cod. 112. *Liber I Antiquitatum*, f. 241, n.os 651-652. A 3 de Septiembre del año 1111 hallándose en Trípoli Guillermo Berenguer, Canónigo de Barcelona, hizo donación a favor de su Iglesia de una heredad que poseía en Montjuich. Firmaron la escritura varios cavalleros catalanes, que servían entonces entre los Cruzados, y eran: Guillermo Jofre de Serviá, Cuculo su hermano, Pedro Guerau, Arnaldo Guillem, Ramón Folch y Pedro Mir o Mirón.

A. C.: Cod. 111. *Liber III Antiquitatum*, f. 32, n.º 87. Una insigne muger del término de la Roca llamada *Azalaida* partió para la Syria el año 1104 con las tropas que se embarcaban en la Cruzada. Consta, por el testamento que hizo antes, en que dexaba por último sucesor de sus bienes a la Mesa Capitular de Barcelona.

Por los años de 1110 al tiempo de partir para la Palestina un cavallero llamado *Arnaldo Miró*, restituyó a la Santa Iglesia de Barcelona una viña sita en Monjuich.

Consta también en el Archivo de la Iglesia Archiprestal de Ager por una escritura de substitución, que *Arnaldo Valgario*, Señor de los castillos de Flix, Conques, Figarola, Vallvert, Calaf, etc., partía para la Syria en 1116. Igualmente consta que en 1143 *Arnaldo*, Obispo de Barcelona y sucesor de San Olegario, hizo viage a Jerusalén.

En 1164 murió en la ciudad de Tyro, *Pedro*, su Arzobispo, el qual era natural de la ciudad de Barcelona, habiendo sido antes Prior del Santo Sepulcro. En la *Historia Sacra de Ultramar*, contenida en las *Gesta Dei per francos*, se habla así de este Prelado: *Dominus Petrus natus Hispaniæ civitate Barchinonæ: nobilis secundum carnem, sed spiritu nobilior.*

* Sobre participación catalano-aragonesa en las Cruzadas véase FERNÁNDEZ NAVARRETE, *Disertación histórica*; NICOLAU, *L'expansió*, páginas 17-26.

Primera expedición a Mallorca

La primera expedición naval que nos ofrecen las historias más antiguas, es la que capitaneó en persona contra las Islas Baleares el Conde de Barcelona Raymundo Berenguer III, combinando sus fuerzas de mar y tierra con las de los confederados *. El principal armamento para esta empresa sagrada se preparó en Pisa baxo la dirección de un Legado Apostólico. Mas habiéndose reunido todas las fuerzas de los Cruzados en Cataluña en el puerto de San Felío de Guíxoles, fue aclamado por Generalísimo el Conde Berenguer, célebre ya por sus esclarecidas proezas contra los Sarracenos; de cuyo poder libertó las islas de Mallorca e Iviza en fruto de aquella santa expedición, a la que asistieron también los Condes de Rosellón y de Ampurias y el Vizconde de Cardona y varios grandes Señores de Languedoc y Provenza, como el Señor de Mompeller, el Vizconde de Narbona, Raymundo Baucio, Señor de Arles y otros varios [3].

El segundo viage ultramarino se debe contar en el año 1118, quando el mismo Conde Berenguer con una poderosa esquadra que había aprestado en Barcelona, pasó a Génova, y después a Pisa para dar calor a la nueva Cruzada que proyectaba contra los Moros de España. A su vuelta arribó a Provenza, donde hubo de combatir a Castelfox, cuyo Señor se le había levantado [4].

Expedición contra la plaza de Almería

Otra de las empresas marítimas en que triunfó el pabellón Barcelonés, fue la Cruzada contra la ciudad de Almería en 1147; la qual había sido promovida por el Papa Eugenio III, auxiliado de las fuerzas de la República de Génova, que aprontó un poderoso armamento para la conquista de aquella fuerte y riquísima plaza de los Árabes **. El Conde Raymundo Berenguer IV se confederó con los genoveses, y arribó con sus fuerzas de mar y tierra mandadas por Dalmao de Pinós al puerto de Almería, al mismo tiempo que

[3] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 112 y sig. Véase la relación más circunstanciada de esta empresa en el ap. n.º 14.

[4] Col. Dip., n.º 1.

* Sobre la primera conquista de Mallorca véase el *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum*, ed. Calisse, y las observaciones al mismo de Scalia, *In torno ai codici*, y *Per una riedizione*. También Fita, *Renallo Gramático y la conquista de Mallorca*.

** Para fuentes de la expedición a Almería cf. Soldevila, *Historia de España*, I, página 222.

se estrechaban los ataques contra aquella ciudad, en cuya conquista y rico despojo tubo gran parte de gloria y utilidad aquel afortunado Príncipe Barcelonés [5].

Conquista de Tortosa

De vuelta de aquella famosa expedición al año siguiente, los genoveses aportaron a Barcelona con su victoriosa armada, en donde se quedaron a invernar. Concluida allí nueva alianza con aquellos célebres guerreros, emprendió el Conde la conquista de Tortosa, inexpugnable guarida entonces de los Sarracenos *. La plaza se rindió al fin al Conde de Barcelona como caudillo de la expedición, quien repartió la ciudad y su territorio en esta forma: una tercera parte se concedió a los genoveses en premio de sus importantes y generosos servicios; otra tercera parte al Seneseal de Cataluña; Guillermo de Moncada; una quinta se cedió a los Cavalleros Templarios; y el Conde se reservó lo restante de aquella importante conquista [6].

Segunda conquista de Mallorca

La primera empresa naval que nos han conservado los fastos militares de los Reyes de Aragón es la que por los años 1228 se preparó en Barcelona baxo las órdenes y dirección de Raymundo de Plegamans para la segunda conquista de Mallorca **. El armamento se componía de veinte y cinco naves armadas, doce galeras, diez y ocho taridas, ciento entre bucios y galeotas, sin contar el número de bastimentos menores de transporte, que fue grande. El piloto general de esta expedición que salió mandando el Rey Don Jayme, fue Pedro Martell, vecino de Tarragona, y el marino más consumado que conoeía en aquel tiempo Cataluña [7].

[5] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 287. Foglietta: *Historiæ Genuensium*, cap. I, p. 26. Zurita: *Anales*, I, lib. II, cap. VI, f. 62.

[6] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 288 y 290. Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. I, p. 27. Zurita: *Anales*, I, lib. II, cap. VIII, f. 63.

[7] Jaime I: *Chrònica*, capítulo LIII, folio 20.

* Sobre la conquista de Tortosa véase Bayerri, *Historia de Tortosa*; Font Rius, *La comarca de Tortosa*; Miret y Sans, *Los ciutadans de Barcelona en 1148*.

** Sobre la conquista de Mallorca véase Quadrado, *La conquista*; Nicolau, *Mallorca, primer objectiu*; Alcover, *Las fuentes históricas de la reconquista*; Bofarull y Mascaró, *Colección Documentos*, vol. XI, «Repartimientos de los Reinos de Mallorca, Valencia y Cerdeña»; Montilla, *El manuscrito árabe*.

La de Iviza

Pero como hubiese quedado en poder de los Moros la isla de Iviza, desde donde salían a continuas excursiones los pyratas, el Arzobispo de Tarragona, Guillermo de Montgrí, asistido con los refuerzos y socorros de los Condes de Urgel y de Rosellón, y de otros Señores principales de Cataluña deudos y amigos suyos, emprendió la conquista de la citada isla con una armada que aprestó en el puerto de Salou *, y que él mismo mandó en persona hasta la entera reducción de los Sarracenos, que se concluyó en el año 1235 [8].

La de Valencia

Para la famosa conquista de la ciudad de Valencia, en que tanta parte de gloria cupo a los Catalanes y principalmente a los Barceloneses, fue de un importante servicio la armada que desde Tortosa salió con tres galeras, veinte y siete naves, y siete leños grandes a socorrer al campo christiano de los sitiadores con víveres y abundantes refrescos **. Consiguióse al mismo tiempo ahuyentar una esquadra africana de doce galeras y seis zabras, que el Rey de Túnez había embiado al Grao en defensa de Zaén, que tenía puesta en el extremo apuro y estrechez su capital, la que al fin hubo de rendir el año 1238 al invicto Rey y Capitán D. Jayme el Conquistador [9].

Expedición a la Tierra Santa

Otra de las grandes expediciones de aquel Príncipe guerrero, fue la que emprendió en 1269 con una esquadra de treinta naves grandes, y muchas galeras, baxo el mando del Almirante de Cataluña Ramón Marquet, ciudadano Barcelonés, en cuyos descendientes se perpetuó la gloria y el exemplo de sus talentos náuticos. En esta armada, que se había aprestado en Barcelona, se embarcó el Rey con destino a la Tierra Santa ***, en donde quería,

[8] Zurita: *Anales*, I, lib. III, cap. XX, f. 115.
[9] *Ibíd.*, lib. III, cap. XXXI, f. 162.

* Sobre la conquista de Ibiza véase Salas, *Marina española*, I, cap. I.

** Sobre la conquista de Valencia cf. Bofarull y Mascaró, *Colección Documentos*, vol. XI, «Repartimientos de los Reinos de Mallorca, Valencia y Cerdeña»; Salas, *Marina española*, I, cap. I.

*** Sobre la expedición de Jaime I a Tierra Santa véase Carreras Candi, *La creuada (1269-1270)*, y Fernández Navarrete, *Disertación histórica*.

como todos los héroes de aquel siglo, señalar su piedad y su valor; pero la furia de repetidas borrascas que le sobrevinieron en los mares de Menorca, dispersaron el comboy de tal manera, que una parte corrió hasta la Syria, parte arribó a Cerdeña con pérdida de algunos buques; y parte con gran peligro de aquel Soberano, sólo en esta empresa desgraciado, aportó a las costas del Languedoc muy maltratada [10].

La última empresa ultramarina con que se coronó aquel reynado de victorias, fue quando salió de Barcelona en 1273 una esquadra de diez galeras, y diez naves, que Jayme I hizo aprestar, y despachó a socorrer al Rey de Fez, su antiguo aliado, contra la ciudad de Ceuta *, cuya plaza se rindió después de incendiadas o apresadas todas las naves surtas en su puerto [11].

Otra expedición contra Berbería

Baxo del reynado de Pedro III, llamado el Grande, se renovaron con más ardor las empresas marítimas, de modo que, desde entonces, los talentos náuticos se hicieron casi comunes a todos los vasallos de la Corona Aragonesa. La primera hazaña de mar que merece un lugar distinguido en esta nueva época de sucesos famosos, es la de Conrado de Lanza [12], quando partió de Barcelona para el África ** en 1281 con una esquadra de diez galeras, cinco de ellas barcelonesas, y las otras cinco valencianas. Con estas fuerzas tan reducidas entró victorioso en Túnez, destronó a Miraboab, y dando la Corona a Mirabusac su hermano y legítimo heredero, en cuyo auxilio se había intentado aquella expedición: este nuevo Soberano estipuló entre otras condiciones un tributo perpetuo a los Reyes de Aragón, y la admisión de dos Cónsules catalanes, el uno en su capital, y el otro en Bugía, para la protección y seguridad del comercio. Ajustados los capítulos, salió Lanza con su esquadra costeando y asolando la Berbería hasta Ceuta, desde donde volvió cargado de despojos a Cataluña [13].

[10] *Ibíd.*, lib. III, cap. LXXIV, f. 195. Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 568.

[11] Zurita: *Anales*, l. lib. III, cap. XCVIII, f. 233.

[12] Muntaner: *Chrònica*, cap. XVIII, f. 14. Conrado era un cavallero oriundo de Sicilia, que la Reyna Doña Constanza, hija de Manfredo, le traxo a Barcelona de muy tierna edad entre otros de los pagecitos de la Corte de su esposo el Rey D. Pedro. Dedicó sus primeros años al servicio de la marina, de la cual era una escuela práctica Barcelona, donde se crió y perfeccionó Conrado. Muntaner, que pudo conocerle, dice que salió uno de los hombres más consumados e instruidos de su tiempo, y que era el que mejor hablaba entonces el idioma catalán.

[13] *Ibíd.*, cap. XXXI, f. 21.

* Sobre la expedición a Fez véase Salas, *Marina española*, I, p. 79-87.

** Sobre la expedición de Pedro el Grande a Berbería véase Miret i Sans, *Notes sobre l'expedició*.

Expedición para la conquista de Sicilia

La segunda expedición, y una de las más famosas de aquel siglo, fue la que dirigió en persona el Rey D. Pedro en el año 1282 para la conquista del Reyno de Sicilia *, quando el derecho de Manfredo y los ofrecimientos y aclamación de los principales de la Isla, que aborrecían la casa de Anjou, le convidaron a entrar en posesión de aquel Reyno con el aparato militar de un conquistador, que sin duda fue formidable quando puso en inquietud a todas las Cortes de Europa, así por la fuerza y gastos del armamento como por el misterio y sigilo de su destino. La esquadra constaba de ciento y cincuenta velas; de éstas había veinte y quatro galeras, diez leños ligeros de remos, y diez naves armadas; las restantes componían el comboy de transportes, que llevaba a bordo veinte mil Almugávares, mil ballesteros y dos mil cavallos. Fue nombrado por Almirante el Infante Don Pedro, por Vice-Almirante Ramón Marquet, y por Comandante del comboy Berenguer Mallol, ambos célebres marinos Barceloneses.

La reunión general se hizo en Port-Fangós, en la boca oriental del Ebro, desde donde se hizo a la vela el mismo Rey para África; el qual, habiendo aportado felizmente al puerto de Alcoll, junto a Bona, sentó allí sus reales, exercitó sus tropas con escaramuzas contra los bárbaros, y esperó el éxito de la tremenda conspiración de las *Vísperas Sicilianas*, para hacer el desembarco oportuno en aquella Isla, como efectivamente lo executó, aportando primeramente a la ciudad de Trápani. Desde aquel momento se siguió con increíble rapidez la total reducción de la Isla, a pesar de los esfuerzos de Carlos de Anjou y del poder de sus aliados [14].

Batalla de Nicotera

En aquel mismo año el Almirante Pedro de Queralt, cavallero barcelonés, que hizo en la scena de aquella famosa conquista uno de los mayores papeles, ya en las negociaciones, ya en las campañas, salió del puerto de

[14] *Ibíd.*, cap. LXVI, f. 47. MURATORI: *Scriptores*, XIII, p. 1030, y X, p. 834.

* Sobre la conquista de Sicilia véase MASERAS, *L'alliberament de Sicília*; GIUNTA, *Aragonesi e catalani*; SOLDEVILA, *L'Almirall Ramon Marquet*; JORDÁN DE URRIES, *La lucha por Sicilia*, y *Política exterior de Alfonso III*; KLÜPFEL, *Die äussere Politik Alfonso III*; ROHDE, *Der Kampf um Sizilien*; RUNCIMAN, *The Sicilian Vespers*; WIERUSZOWSKI, *Conjuraciones y alianzas*.

Mesina con veinte y quatro galeras entre catalanas y sicilianas en seguimiento del Rey Carlos de Nápoles, que con quarenta y cinco galeras se retiraba del cerco de aquella plaza. Alcanzadas éstas, y sorprendidas en el golfo de Nicotera, se trabó allí una cruel batalla, en que triunfó completamente el pabellón aragonés. La armada napolitana, antes de empezar la infeliz batalla, se halló casi desamparada de los provenzales, genoveses y pisanos, que componían la mitad de su fuerza; así quedó toda en poder del vencedor, además de quatro galeras pisanas que se rindieron también. Subió a unos ciento y treinta el número de bastimentos apresados entre buques de guerra y de transporte, que fueron como en triunfo remolcados a Mesina [15].

Batalla en el Puerto de Malta

En el año 1283 Rogerio de Lauria, a quien el Rey Don Pedro había conferido el empleo de Almirante de todas sus armadas, salió con diez y ocho galeras en demanda de la esquadra de los provenzales, que mandada por Guillermo Corner, iva en auxilio del Rey de Nápoles. Enfin, Lauria encontró al enemigo, que con diez y nueve galeras se había retirado al puerto de Malta, en cuyo parage se trabó una de las batallas más sangrientas de aquel siglo; de modo que habiendo perdido los provenzales diez galeras, y casi toda la tripulación en el combate, donde pereció su Almirante, pudieron las restantes, dispersas y maltratadas, aportar a las costas de Francia, dexando la palma de la victoria y todo el fruto de ella a los Aragoneses [16].

Batalla ganada en Surrento

El año siguiente de 1284 el invicto y afortunado Rogerio, saliendo en busca de la armada napolitana de Carlos de Anjon, que se componía de treinta y seis galeras y gran número de barcas armadas, la encontró en las costas de Surrento, en cuyas aguas con solas veinte y ocho galeras catalanas y sicilianas que llevaba a su mando, presentó batalla al enemigo y le derrotó enteramente [17]. Esta armada victoriosa, después de haber sembrado en las costas de Calabria el terror, la muerte y la desolación, según la humanidad que reynaba en aquel siglo, recibió el refuerzo de doce galeras que le em-

[15] Muratori: *Scriptares*, X, p. 841 y 936. Muntaner: *Chrònica*, capítulo LVXII, folio 48.

[16] Muratori: *Scriptares*, X, p. 942, y XIII, p. 1083. Muntaner: *Chrònica*, cap. LXXXIII, f. 66.

[17] Zurita: *Anales*, I, lib. III, cap. XLVIII, f. 275 y sig.

biaba el Infante Don Jayme de Aragón. Con estas fuerzas se hizo dueño Rogerio del puerto de San Nicolás, apresando todas las naves que estaban fondeadas; rindió y saqueó la fuerte ciudad de Policastro, y puso al fin un vergonzoso bloqueo a la capital de Nápoles.

En este estado y con solas treinta y seis galeras que tenía a sus órdenes, si bien otros dicen quarenta y una, esperó la armada de setenta galeras que el Príncipe de Taranto había aprestado rápidamente para vengar la afrenta; la qual salió mandada por el Almirante Enrique de Mar, y llevaba a bordo, amás del Príncipe, la principal nobleza de Provenza y Nápoles. La batalla se empezó delante de Castellamare, y se peleó con una imponderable animosidad por ambas partes; pero al fin la derrota de los napolitanos fue de las más grandes y más desgraciadas. Perdió el enemigo quarenta y dos galeras; las veinte y tres sumergidas, y las diez y nueve apresadas, y entre ellas la capitana con el Príncipe de Taranto y sus hermanos el Príncipe de Salerno y el Duque de Calabria, sin contar otros ilustres prisioneros que quisieron sobrevivir a su desgracia. De éstos fueron los Condes de Acerra y de Monópoli, Guillermo Standard, Jacobo Brusón, Raynaldo Gallard y otros muchos Señores, que realzaron el triunfo de las armas aragonesas [18].

Excursiones en la Morea

El año siguiente de 1285 Berenguer de Vilaragut, cavallero catalán, que mandaba veinte galeras armadas al servicio de Sicilia, salió de Mesina a bloquear a Brindiz, en cuyo puerto estaba guarecida la esquadra francesa, que se restituía licenciada a Provenza. No habiendo podido forzar su entrada, que estaba cerrada con cadena, después de tres días de repetidos ataques, dirigió su rumbo a la Morea, y habiendo hecho un desembarco en Corfú con sus tripulaciones, tuvo un combate sangriento con los franceses que guardaban el arrabal, entregándolo después al saqueo. De aquí se volvió por la Pulla, destruyendo toda la marina de sus costas hasta arribar a Mesina cargado de presas y despojos [19].

[18] Muratori: *Scriptores*, X, p. 944; XIII, p. 1084, y XV, p. 338. Muntaner: *Chrònica*, cap. CVII, f. 90. Zurita: *Anales*, I, libro IV, capítulo LXXXVI, folio 309.

[19] Muratori: *Scriptores*, XIII, pág. 1118.

Conquista de la isla de Gerbes

Por este mismo tiempo el Rey Carlos de Anjou, encendido de rubor y de venganza por las derrotas pasadas, juntó una esquadra de sesenta galeras entre napolitanas y provenzales, con cuyas fuerzas pasó a tentar un desembarco en la Pulla. Mas como Rogerio de Lauria acababa de recibir un refuerzo de catorce galeras, que habían llegado de Barcelona baxo el mando de Ramón Marquet, Almirante de Cataluña, puso en respeto a los Napolitanos, y mantuvo dominada la Calabria. Con una división de esta armada aragonesa pasó Berenguer de Entenza a señorear la Morea, la Esclavonia y la isla de Corfú; y Lauria, con el resto, emprendió la conquista de la isla de Gerbes, en cuya defensa quedó prisionero Margano, Rey de Túnez, a quien rindieron y cautivaron unas partidas de catalanes determinados de una de las galeras [20].

Victoria de Rosas contra la armada francesa

Aquel mismo año, que lo fue de sangrientos combates y brillantes victorias para la marina aragonesa, salió de Barcelona el Almirante Lauria con quarenta y ocho galeras a resistir la invasión del Rey de Francia Felipe el Atrevido contra Cataluña, el qual con ciento y sesenta naves de guerra, entre napolitanas, pontificias, bretonas y provenzalas, venía costeando la provincia, y tenía ya tomados por divisiones los puertos del Rosellón y el de Rosas. En éste estaban ancladas veinte y cinco galeras francesas, las quales fueron sorprendidas por otras doce, y quatro naves que sacó armadas de Barcelona el Vice-Almirante Ramón Marquet; quedando de las enemigas quatro quemadas y once apresadas, las quales después fueron conducidas a dicha capital en triunfo de una acción, dirigida con tanto acierto por el instruido Rogerio. Éste, en aquel intermedio, con una división ligera de su armada se apoderó en alta mar de un comboy de doce galeras que cargadas de municiones escoltaban una nave del Duque de Brabante, en la que venía la caxa militar de sus tropas, que servían de auxiliares en el cerco de Gerona [21].

[20] Muratori: *Scriptores*, X, p. 946, y XIII, p. 1090-1097. Zurita: *Anales*, t. lib. IV, capítulo XLIX, f. 277.

[21] *Ibid.*, lib. IV, cap. LIV, f. 290, y capítulo LVIII, f. 294 y sig. Muratori: *Scriptores*, X, p. 994, y XIII, p. 1106.

Otra victoria ganada contra los Napolitanos

El año siguiente de 1286, habiendo salido de Nápoles el Almirante Reynaldo de Velli, Provenzal, con cincuenta naves de guerra entre galera y uxeres, acometió y al fin rindió la ciudad de Agosta en Sicilia. Don Jayme de Aragón, Rey entonces de aquella isla, que salió en persona a sitiar a dicha ciudad, mandó a su Almirante Lauria, que con la mayor diligencia armase en Mesina veinte y siete galeras para bloquear y estrechar a los sitiados. Mas como el Conde de Artesa, Gobernador General de Nápoles, armaba todas las fuerzas navales del Reyno en la misma capital, y en Brindiz, para que unidas pasasen a socorrer a Agosta; Lauria, que después de vuelto a Mesina había engrosado su armada hasta el número de quarenta galeras, a fin de impedir con tiempo tan formidable unión, salió para el Reyno, y habiendo primero tomado y asolado las islas de Prócita e Ischia, se apostó a la entrada del puerto de la ciudad de Nápoles esperando a los enemigos, los quales salieron con más de setenta galeras mandadas por Enrique de Mar, determinado a empeñar una batalla.

Pero como este apresto se había hecho tumultuariamente, y la brillante nobleza que se embarcó para acompañar al joven Príncipe Carlos Martelo, aunque por otra parte fuesen personas de valor, no poseían conocimiento ni práctica alguna de la guerra de mar, no se guardó ni el buen orden de un combate, ni la buena inteligencia que casi siempre falta entre esquadras auxiliares o mercenarias. Así, pues, durante una porfiada pelea, en que no reynaron más que la confusión y el desorden, quedó victorioso el pabellón aragonés; al qual se rindieron quarenta galeras de los enemigos, quedando prisioneros el Príncipe Carlos y los Condes de Teato, Breno, Monópoli, Sancala, Aquila, Monforte y otros muchos Señores franceses, Napolitanos y Provenzales, que contribuyeron a perder una tan importante y memorable acción [22].

Expedición contra Gaeta

Vuelto a Sicilia, Lauria recibió a bordo de la capitana al Rey Don Jayme, que quiso en persona emprender otra expedición contra Carlos de Anjou, estrechándole en sus propios estados. Partió la armada con nuevas esperan-

[22] Muratori: *Scriptores*, X, p. 954, y XIII, p. 1118-1143. Villani, G.: *Storia*, l. VII, c. CXVI.

zas de victoria, y después de haber corrido las costas del territorio de Nápoles, y apresado o incendiado las naves del Conde de Avelino, pasó a poner sitio a la ciudad de Gaeta, a la que tuvo en última estrechez hasta el ajuste de las treguas, que se firmaron por negociación de los Embaxadores que los Reyes de Aragón y de Inglaterra enviaron al campo como mediadores [23].

Otra expedición contra las costas de Nápoles

Al año siguiente de 1287 Bernardo de Sarriá, uno de los principales cavalleros catalanes de las guerras de Sicilia, con doce galeras que fió a su mando y valor el Rey Don Jayme, salió a correr las costas de Nápoles. Después de haber rendido las islas de Capri y Procita, arribó a Playa-Romana, y haciendo un desembarco feliz de toda su gente, embistió y al fin tomó la ciudad de Asturo, entregándola a un saqueo general. La mortandad de los sitiados fue grande, donde pereció Jacobo Frangipani, Señor de aquel pueblo; cuyos edificios, para completar los últimos estragos de la guerra quedaron entregados a las llamas. Volviéndose Sarriá a Mesina, aterró de paso a toda la costa de Surrento y Pasitano, forzando los principales lugares, y arruinando las alquerías de aquella ribera, de donde se retiró con grandes despojos [24].

Expedición contra Provenza

A esta sazón estaba el Almirante Lauria en Barcelona, de cuyo puerto salió con nueve galeras que había tomado de las atarazanas para reforzar su esquadra, a tentar una excursión en Provenza y Languedoc. Con mil Almugávares y trescientos cavallos que llevaba a bordo, sembró el terror en las costas de Provenza, hasta apoderarse de la ciudad de Aix, su capital, la que entregó al furor de un saqueo de quatro días, estrago propio de la política y moderación de aquellos siglos. Igual desgracia experimentaron Serignan, el Grao y plaza de Agda, el puerto de Aigues-mortes, el de Leocata y Grao de Narbona, en donde apresó todos los baxeles que encontró fondeados, embiándolos a Barcelona. Últimamente se arrojó a forzar el puerto

[23] MURATORI: *Scriptores*, X, p. 956-957.
[24] MURATORI: *Scriptores*, X, p. 958, y XIII, p. 1117-1118. ZURITA: *Anales*, I, lib. IV, capítulo LXXXVII, f. 309.

de Marsella, lo que al fin pudo conseguir rompiendo la cadena de su entrada [25].

Conquista de Menorca

El año 1288 salió de Portfangós el Rey D. Alonso III de Aragón con un armamento de ciento y veinte y dos velas destinado a la conquista de Menorca *, que hasta aquel año la habían poseído los Moros. Entre las naves de guerra se contaban quarenta galeras: las quince del Común de Barcelona, que las armó y tripuló; diez de la ciudad y Arzobispo de Tortosa **; y las diez restantes con cinco naves fueron armadas por la ciudad y Sede Episcopal de Mallorca [26].

Expedición a la Syria

Otra de las célebres expediciones del Rey de Sicilia Don Jayme I, en que la marina y tropas de Cataluña tuvieron ocasión de señalarse, fue la armada de veinte y tres naos de guerra que en 1290 embió de socorro a la Suria con motivo de la Cruzada que aquel año promovió la Santa Sede para la restauración de la ciudad de Trípoli recién conquistada por el Soldán de Egypto. La primera división, que partió de Sicilia, fue de cinco naves armadas, o como quieren otros, de siete galeras; la segunda componía diez y seis galeras, que llevaban un gran cuerpo de Almugáveres, con los quales salió el Almirante Lauria a hacer un desembarco en la ciudad y puerto de Tolometa en África, en cuya acción, después de apresadas las naves de su surgidero, el animoso Bernardo de Cañellas, otro de los cavalleros catalanes que estaban al servicio de Sicilia, a la cabeza de ochenta Almugávares escogidos y resueltos, forzó las puertas y entró el castillo, de cuya primera y feliz acción, se siguió el saqueo y destrucción de toda la ciudad [27].

[25] Muratori: *Scriptores*, XIII. pág. 1117. Muntaner: *Chrònica*, cap. CLII, f. 129. Bouche: *Chorographie de Provence*, II, p. 446.

[26] Carbonell: *Chròniques de Espanya*, folio 83. Muratori: *Scriptores*, X, p. 950; Nicolao Specialis supone esta conquista siendo Don Alonso aún Infante, y no especifica las fuerzas del armamento; dice que partió de Rosas, lo que se hace más verosímil por muchas razones.

[27] Muratori: *Scriptores*, X, p. 958, y XIII, p. 1166. Zurita: *Anales*, I, lib. IV, capítulo CXIV.

* Sobre la conquista de Menorca véase Parpal, *La conquista*; Riudavets, *Historia de Menorca*; Vives, *Memoria sobre la isla de Menorca*. Detalle de los efectivos navales y amplia bibliografía en Sobrequés, *Alfons el Franc*, páginas 26-27.

** Léase Tarragona.

Otra expedición contra Calabria

El año siguiente de 1291 quiso el Rey D. Jayme de Sicilia ilustrar con su presencia y esfuerzo la última empresa de aquel Reynado. Partiendo, pues, de Mesina con una armada de quarenta galeras, executó varios desembarcos en la Calabria *, donde después de haber tomado a Giraci y otros lugares, recibió la noticia de la muerte de su hermano D. Alonso III, Rey de Aragón. Vuelto inmediatamente a Sicilia, y arreglada la regencia de aquella isla, partió con siete galeras para Barcelona a tomar posesión de la Corona de su difunto hermano [28].

Otra para el Reyno de Nápoles

El nuevo Rey de Aragón, después de tener el año siguiente aprestada una armada de veinte galeras, mandó a su Almirante Lauria que pasase con estas fuerzas navales a Nápoles, a fin de asegurar las conquistas hechas en aquel Reyno; porque con motivo de la muerte del Papa Nicolao IV, garante de la paz entre las Casas de Anjou y Aragón, corrían algún peligro.

Esta armada, después de haber dominado la Pulla y la Calabria, se dirigió a Romania, en donde se apoderó de la isla de Corfú, Malvasia y Scío, saqueando sus ciudades. Enfin, se hizo dueño del puerto de Modón, en el qual derrotó las fuerzas del Príncipe de Morea, que entraron en un combate para resistir la invasión; desde cuyos sucesos aseguró el imperio del Archipiélago a la Corona de Aragón y Sicilia, dexando libre la navegación de los catalanes por todos aquellos mares [29].

Conquista de Murcia

El año 1296 emprendió el Rey Don Jayme II de Aragón la conquista de Murcia **, por convenio con los Infantes de la Cerda, y para proteger a sus tropas y campamento contra los movimiento de Don Sancho el Bravo, Rey de Castilla, que se declaró enemigo o envidioso de los progresos de

[28] Muratori: *Scriptores*, X, p. 958.

[29] Muratori: *Scriptores*, X, p. 959 y XIII, p. 1184-1186. Zurita: *Anales*, I, lib. IV, cap. III, f. 350.

* Sobre la expedición contra Calabria véase Salas, *Marina española*, I, cap. I.

** Sobre la conquista de Murcia véase Martínez Ferrando, *Jaume II*, p. 84-93.

las banderas aragonesas en aquel Reyno, embió una fuerte armada catalana a la guardia de aquellas costas, a las quales mantuvo en respeto hasta rendirse Murcia, Alicante y otros puertos [30].

Expedición contra Don Fadrique de Sicilia

La empresa más importante y de mayor aparato naval de aquel reynado, fue el armamento que en el año 1298 aprestó en las costas de sus provincias el Rey Don Jayme. Esta expedición iva destinada a Sicilia contra su hermano D. Fadrique *, a quien la mayor parte de los habitantes de aquella isla, apoyados por un fuerte partido catalán y aragonés, habían proclamado por su Rey legítimo, resueltos a no permitir jamás que aquella Corona, adquirida y conservada hasta entonces con su propia sangre en la Casa Real de Aragón, pasase al dominio de la estirpe Anjovina de Nápoles, su implacable enemiga.

Pero como la paz se había ajustado con la condición de este sacrificio entre las dos Cortes por mediación del Pontífice Bonifacio VIII, que instaba el cumplimiento del ajuste por todos los medios imaginables, Don Jayme, a quien la investidura de Cerdeña y otras prespectivas alhagüeñas de enlaces y herencias le alucinaron hasta hacerle sacrificar los intereses presentes de sus vasallos a la esperanza de los suyos futuros, juntó en el puerto de Rosas la mayor armada de quantas hasta entonces habían visto tremolando el pabellón Real Aragonés.

Se contaban unas ochenta galeras sin otros baxeles, en cuyo apresto se señaló Cataluña con singular generosidad. La primera división, mandada por Bernardo de Sarriá, se componía de veinte galeras; la segunda, que constaba de diez y seis, salió a las órdenes de Berenguer de Vilaragut: las restantes galeras, y sesenta entre naves y leños mandados por capitanes Barceloneses, que componían la retaguardia, salieron con el Rey, quien quiso en persona medir las fuerzas navales con las del propio hermano, y derramar la sangre de una misma nación dividida en dos partidos, los que pelearon el día del combate con la animosidad propia del odio personal que engendran las guerras civiles.

[30] *Ilid.*, lib. IV, cap. XXI, f. 369. CASCALES: *Discursos históricos*, capítulo II, discurso IV, folio 76.

* Sobre la expedición contra Federico de Sicilia véase SALAVERT, *Cerdeña*; OLIVAR, *Un rei de llegenda*; ROHDE, *Der Kampf um Sizilien*. Sobre la paz de Caltabellota véase SALAVERT, *Jaime II*, y DUPRÉ-THESEIDER, *Come Bonifacio VIII*.

Jayme llegó a Ostia, y de allí pasó a Roma a tratar de las operaciones de aquella expedición combinada, que se solemnizó como una Cruzada, por cuya causa recibió el Rey el título de Almirante y Ganfalonero de la Santa Iglesia Romana, que estrenó con una victoria en los mares de Sicilia, donde D. Fadrique perdió la batalla. Pero aunque de las más sangrientas de aquel siglo, no fue decisiva para desposeerle del Reyno, que supo conservar en su casa y descendientes [31].

Una esquadra al Estrecho de Gibraltar

En el año de 1309 el Vizconde de Castellnou partió de Barcelona con una esquadra de galeras (se ignora el número de velas) con destino a obrar en el Estrecho de Gibraltar en auxilio de las armas del rey de Castilla, que ponía el sitio a dicha plaza, posehida entonces por los Sarracenos *. Estas fuerzas navales de Cataluña rindieron a Ceuta; y su Comandante, después de haberla fortificado, le dexó por Gobernador a Bernardo Seguí [32]. Como en su lugar propio[33] se ha hecho memoria de los socorros y servicios que de las esquadras y marinos catalanes recibieron los Reyes de Castilla en las varias guerras que tuvieron que sostener contra los Moros de Andalucía y Marruecos, se omitirá repetir aquí la relación del número y naturaleza de aquellos armamentos auxiliares, que mandaba aprestar la Corona de Aragón en virtud de tratados particulares.

Otra expedición contra Gerbes

En el año de 1315 Ramón Montaner, que se había hecho célebre en las expediciones de Romania, partió de Sicilia con una armada de naves catalanas **, y entre ellas un leño de ochenta remos, y mucha tropa de desembarco a sugetar los rebeldes de la Isla de Gerbes, a quienes derrotó por mar y por tierra. Para consumar tan importante empresa recibió un re-

[31] Muratori: *Scriptores*, X, p. 992 y 1000. Zurita: *Anales*, I, lib. V, caps. XXXIII y XXXV.

[32] *Ibíd.*, lib. V, caps. LXXIX y LXXXIII.

[33] En el lib. II, cap. IV, de la parte I de este tomo, cuyo título es: *De los socorros marítimos, dados por los catalanes a otras naciones.*

* Sobre la expedición a Gibraltar véase Fernández Duro, *La Marina de Castilla*, capítulo VI, p. 77 y sig., y especialmente Giménez Soler, *El sitio de Almería*, p. 90-92, y *Aragón y Granada*, p. 147-160, y Sánchez Albornoz, *La España musulmana*, II, p. 386-392; Benavides, *Memorias de Fernando IV*, I, p. 345. Sobre Bernat Seguí, Giménez Soler, *Caballeros españoles*.

** Véase en Masiá, *La Corona de Aragón*, p. 417-418, algunas referencias a la expedición de Muntaner.

fuerzo de veinte galeras, mandadas por el Vice-Almirante Conrado de Lanza, con cuyo poder se rindió el castillo y quedó sugeta la isla. Subyugados aquellos países y costas africanas, hizo Montaner tributario al Rey de Túnez en cinco mil doblas, que anualmente debía pagar a la Corona de Aragón [34].

Otra para las partes de Grecia

El año 1322 el Infante D. Alonso de Aragón, hijo del Rey Fadrique de Sicilia, partió de Barcelona con diez galeras y mucha tropa de desembarco, a tomar posesión de los estados de Grecia recién conquistados por los catalanes y aragoneses de levante *. Éstos, después de haber pisado toda el Asia Menor con sus vencedoras armas, acababan de hacer temblar a los Paleólogos en el Trono de Oriente. Y sugetas ya las provincias de Thesalia, Beocia, Atica y Achaya contra el poder de todos los Príncipes Griegos y de las naciones aliadas del Imperio, plantaron en Athenas una Corte nueva de Príncipes de la Casa Real de Aragón, donde por espacio de siglo y medio la melodiosa lengua de los Anacretones calló asustada por el dialecto Lemosino de los Rocaforts y los Entenzas [35].

Otros armamentos para Cerdeña

En el año siguiente la isla de Cerdeña, cuya investidura había recibido de la Santa Sede el Rey Don Jayme II, empezó a ser un nuevo teatro de ruinosas guerras ** para la Real Casa de Aragón, y principalmente para Cataluña, que sacrificó su sangre y caudales durante más de un siglo en una tenaz sucesión de expediciones, unas prósperas y otras adversas, para poder conservar baxo el dominio aragonés una Isla y Reyno siempre agitado de continuas turbaciones intestinas.

[34] Zurita: *Anales*, II, lib. VI, cap. XIII. Muntaner: *Chrònica*, cap. CCLI, f. 207 y 209.

[35] Moncada: *Expedición de catalanes y aragoneses*, cap. LXX, p. 373.

* Sobre la dominación catalana en Grecia consúltese la obra fundamental de Rubió, *Diplomatari*, y la extensa bibliografía allí citada. Son obras posteriores: Colomer, *Itineraire et chronologie*; Dennis, *The capture of Thebes*; Giunta, *Aragonesi e catalani*, II; Lamerle, *L'Émirat d'Aydin*; Loernetz, *Athènes et Néopatras*, y *Hospitaliers et Navarrais*; Setton, *Catalan domination*. Sobre el uso del catalán como lengua de la Cancillería de los ducados véase Rubió, *La llengua catalana a Grècia*, y *Diplomatari*, p. XXXVIII-XL.

** Sobre la conquista de Cerdeña y los efectivos navales reunidos a tal fin véase Arribas, *La conquista de Cerdeña*, cap. VII-IX. Sobre relaciones políticas con Pisa véase Arribas, *Sulla prima pace*; Salavert, *Cerdeña*.

Para apoyar la insurrección del Juez de Arborea, que contra el gobierno de los Pisanos tenía conmovida la Isla, aprestó Don Jayme un armamento de trescientas velas, cuya reunión se hizo en Port-Fangós. Los buques de guerra eran setenta galeras y veinte y quatro naves armadas. El Príncipe D. Alonso, que salió de Barcelona con veinte galeras, muchas barcas y cocas para juntarse en aquel puerto, iva de Generalísimo de la expedición, destinada contra las fuerzas de Pisa y Génova, que señoreaban a Cerdeña. La Infanta Doña Teresa, muger del Príncipe, siguió a su marido embarcada en la coca de Arnaldo y Bernardo Ballester, ciudadanos de Barcelona.

Como la guerra iva tomando cada día más calor con motivo del largo y porfiado sitio de Dos-Iglesias, mandó el Rey aquel mismo año armar en Barcelona diez y ocho galeras más, quatro leños y dos naves gruesas, para reforzar al Príncipe Don Alonso con una esquadra de refresco que mandaban dos grandes marinos: Pedro de Belloch y Ramón Marquet. Con este socorro se pudieron reponer el exército y armada Real, quebrantadas por lo mal sano de aquel terreno; donde quisieron perecer más de quince mil vasallos del Rey, antes que dexar de concluir una empresa, que su conducta y providencia, juntas con la disciplina de sus armas, finalizaron en el espacio de un año con admiración de la Europa y ruina de las fuerzas navales y terrestres de Pisa. Desde entonces esta poderosa República quedó reducida a pedir las paces cediendo la isla, y a quedar feudataria a los Reyes de Aragón por dos establecimientos que en ella quiso retener. A este efecto el Senado prestó juramento de fidelidad por el feudo en manos de Bernardo de Boxadors y Guillermo Olomar, ciudadanos de Barcelona, que fueron nombrados Embaxadores cerca de aquella Señoría.

La rapidez con que se concluyó la entera reducción de la Isla, se debió en parte a la señalada victoria naval que el pabellón Aragonés había alcanzado en el Golfo de Cáller con treinta y una galeras, quarenta barcas y siete cocas mandadas por el Almirante Bernardo de Boxadors, contra una armada Pisana, que quedó desordenada y derrotada con pérdida de ocho galeras de las treinta y tres que contaba, y de diez y nueve uxeres, y gran número de leños gruesos cargados de municiones de guerra y boca. El Almirante de los Pisanos fue Gaspar Doria, Genovés, que había armado veinte galeras suyas y las incorporó a treinta de Pisa [36].

[36] VILLANI, G.: *Storia*, lib. IX, caps. CCXX, CCLX, CCCXXVII y CCCXXXVII. CARBONELL: *Chròniques de Espanya*, f. 92, 100 y 105. ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, cap. LIII. MURATORI: *Scriptores*, XI, página 317; y XVII, página 1054.

Primera expedición contra Génova

El año de 1331 se empezó el rompimiento *entre la República de Génova y el Rey D. Alonso IV, después de las rivalidades que la navegación y el comercio habían suscitado entre los catalanes y genoveses. La ciudad de Barcelona armó quarenta y cinco galeras, sin un gran número de leños menores para hacer una invasión en los principales lugares de aquella República. Este armamento, que todo se equipó en Cataluña, salió del puerto de Barcelona baxo el mando de Guillermo de Cervelló, y de los Vice-Almirantes Galcerán Marquet y Bernardo Cespujadas, a invadir a Mónaco, Lavaña, Mentón; y después de haber destruido la ribera, estrechó al puerto de Saona y bloqueó el muelle de la misma ciudad de Génova, que por causa de las facciones no pudo aquel año vengar la injuria y los daños recibidos. Cargados de despojos los catalanes dirigieron su rumbo a las islas de Córcega y Cerdeña, desde donde tenían interceptada la navegación y su principal tráfico al enmigo [37].

Armada contra el Rey de Mallorca

Publicado en 1343 el destronamiento del Rey D. Jayme de Mallorca en la Corte de Aragón, de la qual él y sus ascendientes habían sido enemigos como confederados de la Casa de Anjou en todas las invasiones de los Franceses, aprestó el Rey D. Pedro en Barcelona un fuerte armamento **, en que se contaban ciento diez y seis velas, entre ellas treinta galeras que tripularon y armaron a su costa los Comunes de Cataluña, nueve galeotas, y veinte naves gruesas de dos puentes. Este armamento, en que se embarcó el Rey, salió aquel mismo año baxo las órdenes del Almirante de la Provincia D. Pedro de Moncada [38].

En 1349, para impedir una invasión que el Rey destronado de Mallorca intentaba contra aquella isla, auxiliado de una armada francesa, el Almirante Don Pedro de Moncada salió del puerto de Barcelona con quince galeras y muchas naves armadas a defender aquella nueva conquista [39].

[37] Villani, G.: *Storia*, lib. X, cap. CXC. Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1067. Bizaro: *Annales*, lib. V, p. 93.

[38] Carbonell: *Chròniques de Espanya*, libro III, I. 131 y 133. Zurita: *Anales*, lib. VII, cap. LXVI, f. 157.

[39] *Ibid.*, lib. VIII, cap. XXXIV.

* Sobre guerras marítimas con Génova véase bibliografía citada en el cap. I, libro II, parte I, del presente tomo.

** Sobre la expedición contra el rey de Mallorca véase Martínez Ferrando, *La tràgica història dels reis de Mallorca*, páginas 173-211.

Armada combinada de Aragón y Venecia

El año 1351 fue famoso por la liga ofensiva que ajustaron Venecia y Aragón contra su enemigo común los Genoveses. En virtud, pues, de este tratado, que se concluyó en Perpiñán entre el Rey D. Pedro y dos Embaxadores que había embiado aquella República, se armó desde luego en los puertos de la corona una esquadra de treinta galeras, o treinta y tres según otros, para cuyo apresto ofreció entonces la provincia de Cataluña nuevo donativo.

Este armamento, cuyo General era Poncio de Santapau, y cuyo consejo componían cinco prácticos marinos Barceloneses: Francisco Finestres, Ferrario de Manresa, Guillermo Morell, Andrés Olivella y Andrés Boscá, se hizo a la vela desde Barcelona por el mes de Julio de aquel año, llevando para el mando de las tres divisiones de que constaba los tres Vice-Almirantes: Bonanato Descoll, de Cataluña; Bernardo Ripoll, de Valencia, y Rodrigo Santmartí, de Mallorca. Estas fuerzas navales se juntaron en Sicilia con la esquadra de Venecia compuesta de treinta galeras, mandadas por Pancrasio Giustiniani. Desde allí se dirigieron juntas a Negroponte en demanda de la de Génova, que constaba de [40] sesenta y seis galeras a las órdenes de Pagano Doria. Éste, perseguido por las fuerzas de los aliados, en cuya liga entró también la esquadra imperial de los griegos, pasó los Dardanelos, y se refugió en Galata, en el Bósforo, donde tenían los genoveses el emporio de sus riquezas y poder.

Batalla de Constantinopla

A la vista, pues, de Constantinopla, se trabó la batalla, que fue la más famosa y sangrienta de aquel siglo *. Pero aunque el mar quedó por los enemigos, la mortandad de los dos partidos fue casi igual, en cuya función la intrepidez de los aliados, aumentada por la desesperación de socorro, después de la deserción de los griegos, pudo sostener hasta el fin indecisa la victoria, sacrificando en honor del pabellón Real más de tres mil hombres,

[40] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, p. 823. La *Poly-historia* de Bartholomé Ferrariense dice cincuenta y cinco galeras, otras cinco cargadas de municiones de guerra, seis cocas y un galeón.

* Sobre la batalla de Constantinopla véase RUBIÓ, *Diplomatari*, docs. 202, 204, 205, 207, 208, 209, 229 y 707; SANS BARUTELL, *Colección diplomática*.

y con ellos al General Santapau y al Vice-Almirante Ripoll. Los genoveses perdieron trece galeras, los venecianos catorce y doce los aragoneses [41].

Luego que el Rey Don Pedro, por aviso que el Dux de Venecia le despachó con una galera ligera, recibió la noticia del quebranto y dispersión de su armada en el Bósforo, cuyas reliquias la habilidad del Vice-Almirante de Cataluña Bononato Descoll pudo libertar de las manos del enemigo y de la furia de la tormenta, mandó armar doce galeras, que salieron mandadas por Matheo Mercer, experimentado marino valenciano, con municiones y refrescos para Negroponte, adonde se habían refugiado los nuestros para repararse [42].

Otra armada contra los Genoveses

En el año siguiente, ufanos los genoveses desde la jornada del Bósforo, se presentaron delante de Cerdeña con una armada de sesenta galeras, mandadas por el Almirante Antonio Grimaldi, para ayudar al Juez de Arborea, que había levantado segunda vez aquella isla contra el dominio del Rey de Aragón, de cuyas manos pensaban arrancar dicha conquista. El Rey Don Pedro, que no deseaba menos que Venecia la venganza y la ocasión de abatir el orgullo genovés, renovó la alianza con aquella República.

A este efecto mandó el Rey aprestar una escogida armada de más de cincuenta buques de guerra sin los de transporte; entre los quales se contaban quarenta y cinco galeras, quatro leños de remos, y cinco naves armadas, tres de ellas encastilladas con quatrocientos combatientes cada una, según afirma Matheo Villani. El armamento que había salido en tres divisiones, una de Barcelona, otra de Valencia y otra de Mallorca, se reunió en Puerto-Mahón, donde tomó el mando el General Bernardo de Cabrera.

Batalla de Alguer

La armada aragonesa se juntó delante de Alguer con la de los venecianos, compuesta de veinte galeras al mando de Nicolás Pisani, General de la República. En aquellas mismas aguas se trabó la batalla, * que duró desde el

[41] Muratori: *Scriptores*, XII, p. 421; XV, p. 468, y XVII, p. 1092. Zurita: *Anales*, II, lib. VIII, cap. XLVI. Cantacuzeno: *Historiarum*, lib. IV, cap. XXX. Villani, M.: *Della historia*, lib. II, cap. LIX.

[42] Zurita: *Anales*, II, lib. VIII, cap. XLVIII. Carbonell: *Chròniques de Espanya*, lib. V, f. 170.

* Véase Rubió, *Diplomatari*, p. 267.

amanecer hasta ponerse el sol: en la qual la mortandad fue proporcionada a la animosidad con que obraron allí el odio y venganza en los unos, y la interpidez y desesperación en los otros. Los genoveses perdieron ocho mil hombre entre muertos y heridos, sin contar tres mil y doscientos prisioneros; y de las sesenta galeras que llevaban, sólo se salvaron diez y nueve con la fuga: las restantes fueron sumergidas o apresadas: la armada combinada de Aragón y Venecia tuvo trescientos y sesenta muertos, y unos dos mil heridos [43].

Otras expediciones contra Cerdeña

En el año siguiente de 1354 se efectuó otra expedición contra Cerdeña, y la facción del Juez de Arborea, y mandola el mismo Rey D. Pedro en persona *. El armamento se juntó en el puerto de Rosas: el qual se componía de más trescientas velas, que llevaban pasados de veinte mil combatientes a bordo. Entre ellas se contaban quarenta y cinco galeras, veinte naves armadas, y muchos leños, capitaneados por cavalleros y ciudadanos Barceloneses, a cuya armada se le incorporaron en las aguas de Cerdeña quatro galeras de los catalanes de Sicilia. Iva de General de la expedición el Almirante Bernardo de Cabrera, y de Teniente General el Vice-Almirante de Cataluña Bonanato Descoll, quienes con estas fuerzas navales, que pusieron en respeto a los mares y a los enemigos, sugetaron finalmente toda la isla [44].

Como continuasen las turbaciones en la isla de Cerdeña, excitadas por los genoveses implacables enemigos del poder de la Real Casa de Aragón, mandó el Rey aprestar quarenta y siete galeras para hacer respetar sus armas y pacificar aquellos dominios. Este armamento, que salió de Barcelona en 1356 al mando de Gilaberto de Centellas y del Vice-Almirante Galcerando de Fenollet, se hizo a costa de los subsidios que aprontó Cataluña, y especialmente su capital, que para esta empresa concedió sola más de cien mil escudos, y siete galeras nuevas, como lo refiere el mismo Rey Don Pedro en la Crónica de su propia vida [45].

[43] Villani, M.: *Della historia*, lib. III, capítulos LXXIX, LXXXI y LXXXVI; lib. IV, cap. XXI. Muratori: *Scriptores*, XV, p. 112 y 476; XVI, p. 335, y XVII, p. 1092. Carbonell: *Chròniques de Espanya*, lib. V, f. 175.

[44] *Ibid.*, lib. V, f. 177-178. Tomich: *Historias e Conquestas*, cap. XLIV, f. 45. Zurita: *Anales*, II, lib. VIII, cap. LV.

[45] *Ibid.*, lib. VIII, cap. LXII. Carbonell: *Chròniques de Espanya*, lib. VI, cap. I.

* Sobre la expedición de 1354 contra Cerdeña véase Giménez Soler, *El viaje de Pedro IV a Cerdeña*. Sobre relaciones de los Reyes de Aragón con los Jueces de Arborea véase Putzulu, *Cartulari de Arborea*.

Esquadra para Francia

Por aquel mismo tiempo salió de Barcelona una esquadra de diez galeras y un leño al mando de Francisco de Perellós, cavallero de Perpiñán, a quien después se dio el título de Vizconde de Roda; y pasaba a las costas de Bretaña en auxilio del Rey de Francia, que a la sazón estaba amenazado de los Ingleses [46].

Armada contra el Rey de Castilla

El año de 1359 el Rey Don Pedro mandó aprestar en Barcelona veinte galeras, que unidas a diez que armó Valencia, cinco Mallorca, tres Tortosa y tres Tarragona, Rosas y Colibre, compusieron una esquadra de quarenta buques de guerra. Hízose este esfuerzo para resistir a la armada del Rey Don Pedro de Castilla, que había hecho, mandada por aquel Príncipe intrépido, varias excursiones en las costas de la Corona de Aragón *. El número de sus baxeles consistía en veinte y ocho galeras, quatro leños y dos galeotas, que había mandado armar en Sevilla, a las que se agregaron más de quarenta, otros dicen ochenta, naos encastilladas de proa, que habían alistado los puertos de las costas cantábricas. Recibió después este armamento un refuerzo de diez galeras auxiliares del Rey de Portugal, mandadas por Micer Lanzarote Pezana, genovés al servicio de aquel Reyno, y otras tres de Mahomad, Rey de Granada.

Con estas fuerzas de mar tan poderosas, dirigidas por Micer Gil Bocanegra, genovés, Almirante entonces de Castilla, había tentado el Rey Don Pedro embestir a Barcelona; pero todos sus esfuerzos y ataques fueron tan vanos e infructuosos por los recursos y alientos que inspiró en aquel pueblo la presencia del Rey de Aragón, que defendía la ciudad, que al cabo de tres días hubo de levantar el bloqueo la grande armada combinada, contentándose al tiempo de retirarse con hacer algunos estragos en varios lugares de la costa de poniente [47].

[46] *Ibíd.*, lib. VI, cap. I, f. 181. PEDRO I: *Crónica*, p. 216, edición de 1779.

* Sobre guerra entre Aragón y Castilla véase FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, cap. VIII, p. 109 y sig.; PASCUAL, *Mal proceder de D. Pedro el Cruel*; SALAS, *Marina Española*, y *Expediciones Marítimas*; SOLER Y PALET, *La guerra dels dos Peres*. En BOFARULL Y SANS, *Antigua marina*, p. 11-13, referencia a unos inventarios de las 20 galeras armadas en 1354, y en p. 77-79 transcripción del inventario de un *uxer*. Véase también el cap. II, parte I, t. III, de la presente obra.

[47] *Ibíd.*, p. 275-278. ZURITA: *Anales*, II, lib. IX, cap. XXIII.

Cinco días después de la retirada del enemigo se reunió en Barcelona la grande esquadra de Aragón, en la qual iva de Almirante el Conde de Osona, y de Vice-Almirante el Vizconde de Cardona. En ella se embarcó el Rey con rumbo para Mallorca, a fin de impedir la invasión que contra aquella isla intentaba la de Castilla, la qual viendo frustrados sus designios por el pronto socorro de la Aragonesa, se retiró a Calpe en la costa de Valencia, en cuya posición le presentó batalla el Conde de Osona, la que no fue admitida más por etiquetas, respetos políticos y conflicto de pareceres, que por falta de fuerzas, valor y habilidad.

Enfin, entre mala fortuna de los vientos, contrariedades de dictámenes, o bien fuesen efectos de un respeto recíproco de ambas esquadras, se pasó la campaña sin haber podido empeñar un combate general. El Rey de Castilla, viéndose luego desamparado de los Portugueses, se retiró por tierra a Cartagena, embiando sus galeras a desarmar en Sevilla, y a las demás naves a sus respectivos puertos. En vista de esta dispersión el Vizconde de Cardona, con una división de diez galeras de la grande armada, persiguió a los enemigos, incomodándoles mucho su retaguardia hasta doblar el Cabo de San Vicente, en cuyas aguas apresó algunas naos de Galicia y Castilla [48].

Otras para Andalucía y Sicilia

Noticioso el Rey de Aragón poco después de la pérdida de quatro galeras, que con su Comandante Matheo Mercer fueron apresadas en la costa de Tremecén por cinco de Castilla, que capitaneaba *N. Zorzo*, discípulo de los genoveses en el arte de marear, y tártaro de nación [49], mandó armar otras quatro al mando de Poncio Altarriba, con destino a seguir el corso en las costas de Andalucía. Por aquel mismo tiempo, que fue a mediados del año 1360, se aprestó en Barcelona otra esquadra de ocho galeras y dos naves a las órdenes de Adolfo de Prochita, para conducir a Sicilia a la Infanta de Aragón Doña Constanza, Reyna futura de aquella isla [50].

Otra para socorrer a Valencia

En 1364 se armaron en varios puertos de Cataluña doce galeras para escoltar un gran comboy de naos, que tenía el Rey listas en sus costas. Esta

[48] Pedro I: *Crónica*, p. 281-287, edición de 1779. Carbonell: *Chròniques de Espanya*, capítulo IV, f. 187-188.

[49] Pedro I: *Crónica*, p. 309-310, edición de 1779.

[50] Zurita: *Anales*, II, lib. IX, cap. XXIX.

flota se dirigía a socorrer a la ciudad de Valencia, que corría gran peligro; pues el Rey de Castilla tenía puestos sus Reales en el Grao, mientras tanto que le llegaba su armada de Sevilla compuesta de veinte galeras y quarenta naves, sin contar diez galeras portuguesas, que venían con ellas de auxiliares [51]. Para mayor refuerzo de esta expedición, dispuso el Rey que se aprontasen todas las naves que se hallasen en la costa de Cataluña, para unirlas a las que se habían equipado en Mallorca. Todo este armamento, que ya constaba de veinte galeras, las diez aprestadas en Barcelona, salió mandado por el Vizconde de Cardona, a quien las Cortes de la provincia propusieron al Rey para General, señalándole por Tenientes suyos a Adolfo de Prochita y Bernardo de Thous [52].

Otros para Cerdeña y Sicilia

En 1379 el Rey Don Pedro había aprontado una poderosa armada en Cataluña, con la qual debía pasar a Cerdeña y después a Sicilia *. Componíase de treinta galeras, veinte y quatro naves y diez y seis leños armados, a las órdenes del Almirante Bernardo de Cabrera; pero esta expedición se suspendió después, como lo refiere el Rey en su propia historia [53]. En este mismo tiempo partió de Cerdeña Gilaberto de Cruilles con cinco galeras, en demanda de una esquadra genovesa del Duque de Milán, a la que derrotó después de un obstinado combate [54].

Otras para la Morea y Grecia

Habiendo los catalanes de Grecia aclamado por Duque de Athenas y Neopatria al Rey Don Pedro de Aragón, el Vizconde de Rocaverti, que llevaba el título de Vicario General de Grecia, salió de Barcelona con una fuerte esquadra de galeras a tomar posesión de los referidos estados en nombre de aquel Monarca **. En este mismo tiempo, en las Cortes que el Rey celebraba en Barcelona, se deliberó el apresto de una armada contra Cerdeña; la qual salió de Tortosa al mando de Poncio de Sinisterra [55].

[51] Pedro I: *Crónica*, p. 383, edición de 1779.

[52] Zurita: *Anales*, II, lib. IX, cap. LIV, y cap. LV.

[53] Carbonell: *Chròniques de Espanya*, capítulo VI, f. 200.

[54] Zurita: *Anales*, II, libro X, capítulo XXV.

[55] *Ibíd.*, lib. X, caps. XXX y XXXIV.

* Sobre estas expediciones cf. Bofarull y Sans, *Gilaberto de Cruilles*; Rubió, *Diplomatari*, doc. 376.

** Sobre la expedición del vizconde de Rocaberti véase Rubió, *Diplomatari*, especialmente doc. 475, 516, 517, 522 y 523.

Otro armamento para Sicilia

En 1392 salió de Port-Fangós el Príncipe de Aragón D. Martín a tomar posesión del Reyno de Sicilia, cuya Corona la traxo en dote Doña María, heredera de Fadrique III. La armada, compuesta de unas cien velas entre galeras y naves pagadas por las Ciudades y Comunes de Cataluña, pues sola Barcelona contribuyó con diez galeras suyas *, iva al mando del Almirante el Vizconde de Cabrera, y del Vice-Almirante Berenguer de Cruillas [56]. Con esta expedición se sugetaron los malcontentos, se pacificó la isla y reduxo al dominio de aquel joven Príncipe, tan bien servido de los Catalanes, que en aquella empresa sacrificaron generosamente sus personas y caudales [57].

Otra armada para socorrer a Sicilia

Después de haber llegado a Cerdeña en 1394 para pacificar aquella isla Gilaberto de Centellas y Pedro de Maza con una armada de veinte y cinco galeras, que se armaron en Peñíscola, Roger de Moncada aquel mismo año aprestó otra en las costas de Cataluña, la qual se componía de muchas naves gruesas, con destino a socorrer y reforzar a los Catalanes de Sicilia, que defendían con sus vidas y haciendas los derechos del Príncipe Don Martín de Aragón a la posesión de aquella Corona, que le disputaba el vando poderoso de los malcontentos [58].

Otra también para dicha Isla

En 1398 duraban o revivieron las pasadas turbulencias y facciones de Sicilia; así que el Rey D. Martín de Aragón, para poner en respeto a los facciosos, y pacificar aquel Reyno, donde había más de dos siglos que se derramaba sangre humana, mandó partir de Barcelona una armada y gente de desembarco baxo las órdenes del experimentado capitán Beruardo de Cabrera [59].

[56] *Ibíd.*, lib. X, cap. L.
[57] Véase el ap. n.º 22.
[58] ZURITA: *Anales*, II, libro X, capítulo LII.
[59] *Ibíd.*, lib. X, cap. LXVII.

* Destaca la aportación barcelonesa en esta armada VERRIÉ, *María de Sicilia*.

Otra contra Cerdeña

En 1409 salió de Barcelona contra los insurgentes de Cerdeña una esquadra de ciento y cincuenta velas, entre ellas diez galeras, quince galeotas y veinte y cinco naves armadas, al mando de Pedro de Torrellas, General de aquella expedición; para cuyo refuerzo y asegurar un pronto y feliz suceso, hizo el Rey D. Martín aprestar en el mismo puerto otra esquadra de galeras al cargo de Antonio de Cardona y Pedro de Moncada [60].

Esquadra para Sicilia

En 1411, principio del famoso interregno de la Corona de Aragón, ocasionado por la muerte sin sucesión del Rey Don Martín, los Comunes de Cataluña mandaron aprestar en Barcelona una fuerte armada de naves y galeras (cuyo número no consta) con destino a Sicilia a socorrer a la Reyna viuda Doña Violante, a la que amenazaban nuevas alteraciones de los malcontentos, que tuvieron agitado y trabaxado aquel Reyno por más de un siglo entero [61].

Una esquadra para acompañar al Papa

En el reynado de Don Alonso V de Aragón, conocido con el renombre ya de Sabio, ya de Magnánimo, cobró nuevos alientos la marina militar de su Corona, y principalmente la de Cataluña, a la qual abrieron una larga y brillante carrera de trabaxos y de gloria las repetidas expediciones a la deliciosa Italia. Hallándose pues aquel Monarca en Barcelona en 1415, que fue el primer año de su reynado, mandó aprestar una esquadra de veinte galeras, y diez naves para acompañar a Niza al Papa Benedicto XIII *, adonde iva a tener unas vistas con el Emperador [62]. A la verdad este armamento, puramente destinado para un obsequio, manifiesta que D. Alonso al tomar las riendas de su gobierno, no halló desapercibidos sus Reynos de una respetable marina.

[60] *Ibíd.*, lib. X, caps. LXXXVII y LXXXIX.
[61] *Ibíd.*, lib. XI, cap. LXXVI.
[62] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 995.

* Se refiere a esta expedición el artículo de RIUS SERRA, *Galeres catalanes al servei de Benet XIII.*

Armada para Córcega y Nápoles

En el año 1420, con el fin de sugetar la Córcega a su obediencia, partió Don Alonso del puerto de los Alfaques en una armada de ochenta velas, entre las quales se contaban veinte y tres galeras, trece naves armadas, y quarenta y quatro entre bergantines y barcas de transporte *. Luego de arribado a la isla, con estas fuerzas puso cerco al castillo de Bonifacio, cerrando de esta suerte su puerto, que defendían los Genoveses [63]. En lo más vivo de aquel sitio, destacó diez y ocho galeras destinadas a socorrer a la Reyna de Nápoles Doña Juana II, que había implorado sus auxilios con el ofrecimiento de adoptarlo por su sucesor. Esta división salió al mando de Raymundo de Perellós, quien después de haber señoreado el mar Ligústico y Pisano, se presentó en Nápoles como un libertador, y tomó posesión del castillo nuevo en nombre del Rey Alfonso, habiendo primero batido en aquel puerto las fuerzas de tierra de Francisco Sforzia y la armada de Luis de Anjou. El Rey, entonces animado con este próspero suceso, y disgustado del largo e infructuoso sitio de Bonifacio, partió a tomar posesión de la Ciudad y Reyno de Nápoles, adonde aportó con una brillante armada de treinta galeras y trece naves que le servían en la empresa de Córcega [64].

Otra para socorrer al Rey de Nápoles

En las Cortes del año 1422 deliberó la provincia de Cataluña aprontar un nuevo y respetable armamento para socorrer al Rey Don Alonso, que se hallaba arrojado de Nápoles, y desamparado de sus mismos aliados. Este socorro naval que aprestó con suma diligencia Barcelona, se componía de veinte y dos galeras y ocho naves gruesas a las órdenes del Conde de Cardona, que arribó oportunamente a Gaeta para poner en respeto la tierra enemiga, y para que el Rey pudiese después con este poderoso refuerzo de naves, gente y municiones que recibió de Barcelona, recobrar la famosa y opulenta ciudad de Nápoles [65].

[63] Muratori: *Scriptores*, XXIII, p. 225, y XXIV, p. 444.

[64] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 123.

[65] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1291, y XXI, p. 1088. Giannone: *Istoria civile di Napoli*, lib. XV, p. 327-329. Zurita: *Anales*, III, lib. XIII, cap. XVIII.

* Véase la bibliografía citada en el cap. I, lib. II, parte I, del presente tomo.

Hallándose el Rey Don Alonso en Barcelona el año siguiente de 1424, mandó aprestar veinte y quatro galeras, que con mucha gente de desembarco debían pasar a socorrer al Infante D. Pedro, bloqueado y estrechado en los castillos de Nápoles. Por Agosto de aquel año se hizo a la vela la referida armada, llevando por General de la expedición a Don Fadrique de Aragón, hijo natural del Rey Don Martín, y por Almirante a Ramón de Perellós. Desembarazado Don Fadrique de los enemigos en Nápoles, pasó con su armada a bloquear la ciudad de Génova en auxilio de los Fregosos, enemigos del gobierno y partido Milanés. Pero no habiendo los Aragoneses sacado del bloqueo el fruto que esperaban, en despecho corriendo aquellas costas, embistiendo el puerto y lugar de Sestri, Bonifacio y Portofin, cuyo castillo se rindió después de una larga resistencia. En este último puerto se abrigó la armada de Don Fradique, desde donde salían las galeras a cruzar por la ribera del Genovesado, teniendo en todo aquel año interceptado su comercio [66].

Otra para la conquista de Gerbes

En 1432 partió el Rey Don Alonso para Sicilia, desde donde debía disponer nuevas expediciones. Llevaba veinte y dos galeras, o veinte y seis según otros, y nueve naves armadas, con las quales arribó a Mesina el día seis de Junio. Desde allí pasó a Syracusa, donde pudo juntar un armamento de ciento y treinta y dos velas; de suerte, que con las que agregó de Sicilia, compuso el número de veinte y seis galeras, veinte naves, once taridas, y lo restante de galeotas y bergantines. Con estas fuerzas navales aportó Don Alonso a Malta para emprender desde allí la conquista de la isla de Gerbes *; la que al fin reduxo a su obediencia sugetando al Rey de Túnez [67].

Otra contra los Genoveses y ciudad de Nápoles

Para vengar la afrenta y derrota general que el año 1435 padeció el Rey en la isla de Ponza, en cuya acción quedó prisionero de los Genoveses, con casi todas las naves de su armada, conseguida su libertad el año siguiente por generosidad del Duque de Milán, mandó salir de Barcelona una es-

[66] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1291-1292, y XXII, p. 975.

[67] Muratori: *Scriptores*, XXIV, p. 1098. Zurita: *Anales*, III, lib. XIII, caps. IV y V.

* Sobre la expedición y conquista de la isla de Gerbes por Alfonso el Magnánimo véase el trabajo de Cerone, *A proposito di alcuni documenti.*

quadra de diez galeras y seis naves *. Iva de General Don Bernardo de Cabrera, a petición de los Comunes del Principado de Cataluña que costeaban aquel armamento, con cuyo subsidio y los frecuentes y repetidos esfuerzos que en los siguientes años se aprontaron, se conquistó la ciudad de Nápoles; en cuya empresa tuvieron la principal parte de gloria los Barceloneses, no sólo por los socorros de mar y tierra con que asistieron al Rey en aquella guerra, sino por haberse señalado en la rendición de aquella capital, habiendo sido los primeros que forzaron y ganaron las puertas, y tremolaron en sus castillos las banderas de Don Alonso [68].

Nueva armada contra Génova

En 1457, encendida nuevamente la guerra con los Genoveses de la facción Fregosa, mandó el Rey armar veinte galeras al mando de Bernardo de Vilamarí, su Almirante, que aquel año hizo un corso cruel en la ribera del Genovesado. A esta armada se incorporó después la esquadra de Galcerán de Requesens, la de Vidal de Vilanova y la de la ciudad de Barcelona mandada por su Conceller III, sin contar las naves de Juan de Santcliment, ciudadano Barcelonés, y capitán muy diestro y experimentado, que cruzaba entonces en las aguas de Córcega. Con todas estas fuerzas, que ascendían a sesenta buques armados, rindió el Almirante Vilamarí la ciudad de Noli, los fuertes de Camuchio y Recho, y bloqueó al fin la misma capital de aquella República [69].

Últimos armamentos de los Catalanes

En el año 1506 para el viage del Rey Católico, y la Reyna Doña Germana a Nápoles, se aprestó en Barcelona una armada de muchas naves y galeras baxo las órdenes del General Don Pedro de Cardona, y éste se puede decir fue el último armamento que salió de aquella capital **. Sólo

[68] *Ibíd.*, lib. XIV, caps. XXXV y XLI. Estas puertas de Nápoles, llamadas de *Santa Sofía*, que se traxeron los Catalanes en trofeo, permanecían todavía en Barcelona en el año de 1757 en la Casa de los Silos. Pero un incendio que sobrevino reduxo a cenizas aquel monumento de los antiguos triunfos Barceloneses por el muy vituperable descuido con que la ciudad las conservaba.

[69] ZURITA: *Anales*, IV, lib. XVI, cap. XLIV.

* Sobre las luchas del Magnánimo contra Génova véase la bibliografía citada en el capítulo I, lib. II, de la parte I del presente tomo.

** Sobre el viaje del Rey Católico y Germana de Foix véase FERNÁNDEZ DURO, *Armada española*, I, cap. V.

después, en 1515, se hace mención de una esquadra catalana, que mandaba en las costas de Berbería D. Luis de Requesens, compuesta de nueve galeras, un galeón y una nave. Con ella batió la de los Turcos frente de Pancaleta * en Sicilia, que constaba de trece fustas, de las quales quedaron seis apresadas y tres echadas a pique [70].

[70] Zurita: *Anales*, VI, lib. VII, cap. XIV, f. 79.

* Sobre la batalla de Pantalarea véase Fernández Duro, *Armada española*, I, p. 97-98

CAPITULO IV

DE LOS SOCORROS MARITIMOS DADOS POR LOS CATALANES A OTRAS NACIONES

PARA todas las expediciones que en el discurso de tres siglos concluyeron con sumo honor de sus armas los belicosos Reyes de Aragón, jamás necesitaron de subsidios de estrangeros en sus armadas; o dígase mejor, que la Corona Aragonesa era entonces la única Potencia de Europa, que podía justamente gloriarse de no haber admitido baxeles mercenarios o auxiliares; ni de haberse en algún tiempo confederado, que no fuese para ayudar a sus aliados. Antes bien la fuerza y poder de su marina nacional, a la que habían dado universal fama las largas navegaciones y disciplina de los catalanes, hicieron formidables a estos intrépidos navegantes, y dignos de ser solicitados de todos los Príncipes y Repúblicas de Occidente, unas veces como estipendiarios y otras como confederados.

Socorros navales dados a los Papas

Los Papas fueron los primeros que emplearon las fuerzas marítimas de los catalanes para algunas empresas sagradas. Pasqual II, en la expedición que preparó en Pisa contra las Islas Baleares en 1114, tuvo la satisfacción de ver al Conde Raymundo III de Barcelona seguir el estandarte de la Santa Sede en calidad de Generalísimo de los confederados. Eugenio III, en la Cruzada que promovió el año 1147 con las fuerzas de la República de Génova contra la ciudad de Almería, centro entonces de las riquezas y poder naval de los Sarracenos, vio al Conde Raymundo IV señalarse en aquella expedición con sus naos y esforzados cavalleros *. Pío II tuvo tam-

* Sobre la expedición a Mallorca de 1114 véase *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, ed. CALISSE; FITA, *Renallo Gramático y la conquista de Mallorca*. Sobre la expedición a Almería de 1147 véase SOLDEVILA, *Historia de España*, I, p. 222.

bién la satisfacción de ver surcar a las galeras catalanas los mares de Chypre y Rhodas, entre las fuerzas christianas que su zelo reunió para combatir el poder de Mahometo II en el Levante.

Socorros a los Pisanos

Parece que los Pisanos * fueron la primera nación que se sirvió de los catalanes estipendiarios para empresas de mar, principalmente para proteger sus establecimientos e intereses en Cerdeña y Córcega contra las pretensiones de Génova [1]. Así, observa un historiador de esta República, que quando por los años 1291 comenzaron las primeras hostilidades entre los catalanes y genoveses, trahían un origen mucho más antiguo, que el de las presas que por aquel tiempo les hacían los corsarios de Cataluña animados por la conquista de Sicilia y de Calabria; pues que en las desavenencias entre Génova y Pisa acerca del señorío de las islas de Cerdeña y Córcega, los catalanes abiertamente ayudaron a Guillermo, Juez de Cáller, que había levantado la Isla contra el dominio de los genoveses, y a favor de los pisanos [2].

Éstos continuaron sacando socorros de los catalanes, y en especial para la guerra que acababan de declarar a los genoveses. En 1291 la ciudad de Génova, noticiosa de que los pisanos armaban y cargaban con algunos catalanes una nave gruesa en Cáller para llevar a Pisa grande provisión de carnes, queso y otras mercadurías, despachó al capitán Ansaldo con una galera en demanda de dicha nave, a la qual apresó en las costas de Alguer, estimándose esta pérdida en mil y seiscientas libras genovesas [3].

Al siguiente año aquella Señoría tuvo que despachar una esquadra de seis galeras y dos galeotas a las órdenes de Andrea Doria, para refrenar el corso de los pisanos, quienes con una nave, una galera, y un galeón, tripulados y pertrechados poderosamente en Cerdeña de ballesteros, remeros y máquinas por unos armadores catalanes, habían salido a infestar los mares sin ser encontrados nunca de sus enemigos [4]. En aquel mismo año nueve galeras genovesas, dos de ellas procedentes de ultramar, encontraron en las aguas de Sicilia una grande nave de tres puentes, que tripulada y excelen-

[1] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 376. Bizaro: *Annales*, p. 656.

[2] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. V, p. 111.

[3] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 601.

[4] *Ibíd.*, p. 602.

* Sobre alianza con Pisa véanse los estudios de Arribas, *Sulla prima pace*, y Salavert, *Cerdeña*.

temente armada de ballesteros catalanes, llevaba provisiones desde aquella isla a Pisa; pero rodeada de las nueve galeras genovesas, a cuyas fuerzas hizo cara y resistió durante un porfiado combate, fue asaltada al fin por todas partes, rendida y llevada luego después al puerto de Génova [5].

También a los Venecianos

De tantas naciones con quienes tuvieron que medir sus armas los Reyes de Aragón, siempre fue exceptuada la veneciana, que por espacio de dos siglos continuos supo conservar una estrecha y constante alianza de amistad y comercio con aquellos Príncipes [6]. En este supuesto no deben graduarse como campañas de una guerra sistemática y general los intervalos que tuvieron interrumpida la buena inteligencia y harmonía antigua entre las dos Potencias, por causa de los recelos, y continuas confederaciones que suscitaron entre los Potentados de Italia las conquistas y designios de Alfonso V. Si en aquellos pasageros rompimientos se executaron mutuamente hostilidades, éstas fueron dictadas más bien por la necesidad política de las actuales circunstancias, que nacidas de odio, venganza o rivalidad nacional. Así pues las desavenencias de las dos Cortes casi siempre se acomodaron sin efusión de sangre, esto es, sin los estragos de una guerra abierta de poder a poder, porque particularmente en el mar no merecen el nombre de tal algunas excursiones de sus esquadras, y mucho menos los excesos de ciertos corsarios independientes, que no respetaban el derecho de gentes ni con las neutrales ni con las que eran enemigas.

Esta buena inteligencia y pacífica harmonía entre la República de Venecia y la Corona de Aragón, ahora fuesen hijas de la diversidad e inconexión de sus pretensiones y conquistas, ahora de su posición local, o de la necesidad recíproca de reunir sus fuerzas contra los genoveses rivales y enemigos comunes; es cierto que proporcionó a los catalanes brillantes ocasiones de señalarse en servicio de los venecianos, de cuyo reconocimiento conserva la ciudad de Barcelona algunas apreciables memorias.

El Dux Francisco Foscari, deseando justificar los fines de la alianza que acababa de ajustar con los Genoveses, pues se dirigían, según él declaraba, no a darles auxilio contra los catalanes y demás vasallos del Rey de Aragón

[5] *Ibíd.*, p. 603.

[6] Sobre alianzas entre Venecia y Aragón contra Génova véase bibliografía citada en el cap. I, libro. II, parte I, del presente tomo, y ROMANIN, *Storia documentata di Venezia.*

Don Alonso V, sino a sustraher aquella Señoría del dominio del Duque de Milán, molesto enemigo de Venecia, quiso dar a los Barceloneses nuevas pruebas de la buena correspondencia y amistad que siempre los habían unido con los Venecianos, concluyendo la carta [6], que a este fin escrivió en 1436 al Magistrado Municipal de Barcelona, con esta cláusula: «Os aseguramos que nuestra intención es no sólo de conservar sino también de aumentar en lo sucesivo más y más (no dudando que la mente del Rey y la vuestra serán conformes a esto) aquella antiquísima y sincera amistad que siempre hemos tenido y tenemos con el Rey Don Alonso, sus antepasados y la ilustrísima Casa de Aragón, igualmente que por vuestras magnificencias y vuestros paysanos».

Otra carta [7], escrita desde Portopino en 1444 por Felipe Canali, Comandante de la armada naval de Venecia a los Magistrados de Barcelona, en cuyo sobrescrito les da el tratamiento de *hermanos*, confirma nuevamente la buena inteligencia que reinaba entre aquellas dos Ciudades. En ella defiende como buena presa la barca barcelonesa cargada de trigo de Antonio Poal, con razones que salvan el derecho de su República sin ofender el de sus enemigos: repitiendo al mismo tiempo y aplaudiendo la expresión con que dichos Magistrados le recordaban, «que la ciudad de Barcelona siempre había conservado buena paz con la Serenísima República de Venecia», en cuya atención concluye su carta aquel capitán con este cumplido: *Non altro mi resta, solo che offerisco questa armata à i honori di quel-la magnifica Comunitá de Barcelona.* En efecto, aquella armada, según confiesa el mismo Canali, llevaba orden expresa del Senado de no hacer el menor daño a las personas ni efectos de los vasallos del Rey de Aragón: antes bien de defenderlos contra qualquier enemigo, como si fuesen caudales y súbditos de la misma República.

En otras dos cartas [8], escritas la una en 1458, y la otra en 1459, por el Dux Pasqual Malipetro [*] a los Magistrados Municipales de Barcelona brillan las expresiones más cumplidas y sinceras de amistad y reconocimiento de aquella famosa República hacia los Barceloneses, a quienes prodiga el tratamiento de *amigos carísimos* aquel Príncipe, y les recuerda la antigua y perpetua buena inteligencia que mantuvo unidas a las dos naciones, con varios pasages que no dexan sospechar la sinceridad de las expresiones [9].

[*] Léase *Maripetro*.

[6] Col. Dip., n.º 315.

[7] Col. Dip., n.º 340.

[8] Col. Dip., n.os 375 y 380.

[9] Entre otras cosas dice el citado Dux a los Barceloneses: *Nos freti ea veteri benivolentia quam cum vestris benivolentiis per continua*

En efecto, ya por otros pasages de tiempos anteriores queda probada la constancia con que los Venecianos habían cultivado y conservado la amistad de los Reyes de Aragón, y la buena correspondencia con los navegantes y mercaderes catalanes que entonces corrían el mediterráneo. Por los años de 1381, a instancia del Procurador General de la República, se formó proceso en el Gran Consejo contra Nicolao Giustiniano, capitán de galera, por haber quebrantado la buena harmonía con los catalanes apresándoles y quemándoles una galera; y contra el sobre-cómitre Leonardo Dandolo, por haber sido el primero que embistió a la citada galera [10].

Enfin, otra de las pruebas de la buena inteligencia que siempre reynó desde el siglo XIV entre aquella República y la Corona de Aragón, de que conserva Barcelona un digno monumento, fue la dádiva que hizo el Dux Antonio Venieri en 1388 del cuerpo de uno de los Santos mártyres Inocentes, que embió en una nave veneciana al Rey Don Juan el Primero, a quien fue presentado por Juan Contareno y Marino Maripetro, Embaxadores extraordinarios de la República, que se hallaban entonces en la Corte de Barcelona [11].

La primera ocasión en que vemos a los venecianos recurrir a las armas y fuerzas de los catalanes, fue en 1291. Confusa entonces y consternada la República a causa de la derrota que acababan de recibir en Romania por los genoveses, quienes le batieron y apresaron veinte y cinco galeras, buscó los auxilios de los catalanes, entre otras naciones que procuraba reunir a la liga que se negociaba para vengar aquella pérdida e injuria, pasando

tempora habuimus. Y quando les encarga que traten amigablemente a los Venecianos, les recuerda la buena correspondencia que éstos siempre les habían merecido: *Quemadmodum semper Magnificentiæ vestræ de vetustissimo more suo facere consueverunt.*

En otra parte les declara el ánimo que tiene de conservar y aumentar la buena unión de los dos pueblos: *Quamobrem mutuam ipsam benivolentiam nostram iam diu initam non servare solum, verum si dieri poterit augere dispositi, paratissimique sumus.*

[10] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 713.

[11] Este precioso presente lo regaló aquel Príncipe al Magistrado de Barcelona a petición de la Reyna Violante su esposa, y es una de las más estimables reliquias que hoy conserva aquella Cathedral. En dicha Real donación se inserta la Carta con que el Dux acompañó la dádiva, y es del tenor siguiente: *Serenissimo et Excellentissimo Domino Joanni, Dei gratia, Aragoniæ, Valentiæ, Mnjaricarum, Sardiniæ et Corsicæ Regi Illustri, Comitique Barchinonæ, Rossilionis, et Ceritaniæ, plurimum honorando: Antonius Venerio, ejusdem gratia, Dux Venetiarum, etc., salutem et prosperos ad vota successus. Ad beneplacita Serenissimæ Majestatis Regiæ hilari mente dispositi, juxta requisitionem Nobis factam per Nobiles et Sapientes viros Joannem Contareno et Marinum Maripetro, Milites Honorabiles Cives nostros, et tunc Ambaxiatores ad præfatam Majestatem, mittimus eidem per Joannem Talonerum patronum navis unum ex Sanctis Innocentibus de his paucis qui nobis remanserunt. Datum in nosotro Ducali Palatio, die XV Julii, Indictione VI.* * Hay referencias de este documento (que en la época de Capmany se conservaba en el Archivo de la Catedral de Barcelona, con la signatura ap. 3, arm. 3, número 39) en Ms. Caresmar H, tomo I, 1388, n.º 7, del expresado archivo.

a sitiar la misma capital de los enemigos [12]. Y como además de la intrepidez y pericia naval, lo más apreciable y formidable en las armadas de los catalanes era la ballestería, que casi siempre decidía sus victorias, la República, para otra guerra a que se preparaba contra Génova el año 1297, embió a las costas de Cataluña a proveerse de ballestas, y a tomar su sueldo cierto número de ballesteros, que eran los artilleros de aquellos tiempos, recurso de que en aquella sazón carecían los venecianos [13].

Por los años 1351 estaba molestada la nación veneciana por las armadas genovesas que invadían sus posesiones en el Archipiélago, y tenían sitiada a Candía; y no hallándose con la gente y aprestos necesarios para pertrechar con brevedad una poderosa armada capaz de resistir al enemigo, se dirigieron por medio de sus Embaxadores a Pisa solicitando sus socorros navales y alianza; mas no hallaron esta República dispuesta a romper la paz con la de Génova. En esta situación recurrieron al Rey Don Pedro de Aragón, con quien ajustaron en Perpiñán una alianza ofensiva y defensiva contra los insultos marítimos de los genoveses; en cuyo cumplimiento salieron aquel mismo año de Cataluña veinte y tres galeras al mando de Poncio de Santapau, para obrar de auxiliares con el General Veneciano Pancracio Justiniani, que mandaba treinta galeras. Estas dos armadas combinadas fueron las que en el Bósforo de Thracia dieron a los genoveses la famosa batalla de Pera [14].

En el año siguiente, empeñados los venecianos en continuar la guerra de mar para abatir el orgullo de los genoveses, que se habían ensobervecido después de la jornada de Pera, renovaron por cinco años la alianza con el Rey Don Pedro, que a la sazón se hallaba en Barcelona. El qual, bien seguro de que los catalanes no perderían esta ocasión de vengar la derrota y las injurias pasadas, mandó aprestar una armada de cincuenta galeras, de las quales treinta fueron armadas en Mallorca, Valencia y Barcelona, a expensas casi de Cataluña, que adelantó las contribuciones de tres años; y las veinte restantes se tripularon y armaron de catalanes a sueldo de la República [15]. Este armamento salió de Mallorca mandado por Bernardo de Cabrera, y se juntó en Cerdeña con la armada de Venecia, compuesta de veinte galeras baxo el mando de Nicolás Pisani, con cuyas fuerzas com-

[12] Muratori: *Scriptores*, IX, páginas 15 y 743.

[13] Muratori: *Scriptores*, XII, p. 408.

[14] Villani, M.: *Della historia*, lib. II, capítulo XXVII, y todos los demás autores Italianos de aquel siglo refieren esta célebre alianza.

[15] *Ibíd.*, lib. III, cap. LXVIII. Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 624.

binadas se dio la sangrienta batalla en que quedó derrotada la República de Génova [16].

Como los catalanes en aquel siglo y en el siguiente extendieron su navegación por todas las escalas del mediterráneo, en todas partes eran útiles a sus amigos y aliados. En el año 1378 seis de sus galeras y otras seis venecianas auxiliares del Rey de Chypre, combatieron y vencieron en el puerto de Famagusta a tres cocas, otras tantas galeras y muchos bastimentos genoveses, que tenían tiranizada toda aquella tierra [17].

En el año siguiente, la nave *Bechignana*, la mayor que Génova tenía en los mares de Levante para el corso, pues tenía tres puentes, y llevaba a bordo treseientos combatientes sin la marinería, tenía infestados aquellos mares; de tal manera, que la esquadra veneciana de Carlos Zeno, para salir en busca del enemigo, y poderlo batir con otro buque de fuerte y alto costado, agregó una coca catalana que estaba surta en el puerto de Rhodas, con doscientos hombres de armas a bordo [18].

Aquel mismo año, para reforzar la armada de Carlos Zeno, que componía las únicas fuerzas navales que habían quedado íntegras a los venecianos en el Adriático, resolvió el Senado embiarle seis galeras de refresco, entre las quales tres eran catalanas, que habían tomado ya sueldo de la República, cuyo valor importaba siete mil y quinientos ducados de oro [19].

Todavía en el siglo siguiente encontramos algunos hechos que confirman la buena inteligencia entre las dos naciones, y quán favorecida salió siempre Venecia de los socorros de sus amigos en sus posesiones del Archipiélago. En el año 1403 ambas partieron los peligros y los trabaxos de la guerra de levante, defendiéndose y peleando juntos catalanes y venecianos contra los genoveses en Chypre y en las aguas de Baruth [20]. Y era tanta la confianza que de los catalanes se hacía entonces, que el Bayle de aquella isla, Bernardo Morosini, despachó por una galeota de aquella nación al Senado de Candía la noticia del saqueo de Baruth, hecho por el capitán Bucicaldo, Gobernador entonces de Génova por el Rey de Francia [21].

En la deplorable pérdida de Constantinopla no fue corta la ayuda que las posesiones y colonias de los venecianos recibieron de las esquadras que el Rey D. Alonso V embió desde Nápoles a Levante baxo el mando de

[16] MURATORI: *Scriptores*, XVI, p. 335, y XVII, p. 1092. Todas las Crónicas e Historias contemporáneas de Italia confirman contestes esta derrota total.

[17] MURATORI: *Scriptores*, XV, p. 715, y XVII, p. 258 y 1079.

[18] MURATORI: *Scriptores*, XV, p. 730 y 748.

[19] MURATORI: *Scriptores*, XIX, p. 223.

[20] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 203.

[21] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 800.

excelentes capitanes catalanes, que pusieron en respeto aquellos mares. La primera división de ocho galeras salió mandada por el Almirante Bernardo de Vilamarí, que pasó a proteger a Rhodas; y después de haber hecho algunas incursiones en los puertos de la Natolia, se apoderó de la isla de Lemnos, de Imbro y de varias islas del Archipiélago. La segunda se dirigió a Romania a proteger a los Venecianos, y la mandaba Juan Navés, uno de los grandes hombres de mar que produxo Cataluña en aquel tiempo [22].

Socorros navales a los Reyes de Castilla

No fueron de menos importancia los socorros navales, que en el transcurso de tres reynados consecutivos recibió la Corona de Castilla de las armadas de los Reyes Jayme II y Pedro IV de Aragón, justamente en tiempo que los más consumados marinos catalanes capitaneaban las fuerzas marítimas de aquellos Soberanos. No eran sólo los genoveses los que con sus esquadras y Generales se habían hecho el apoyo de las conquistas de los Fernandos, Sanchos y Alonsos en las Andalucías; también los Barceloneses y demás Catalanes se señalaron en aquellas empresas.

Habiéndose juntado en 1292 la armada que mandó hacer en Sevilla el Rey D. Sancho el Bravo con once galeras auxiliares de Aragón, que por ajuste concluido entre las dos Coronas se habían mandado al estrecho de Gibraltar baxo las órdenes del Vice-Almirante de Cataluña Berenguer de Montoliu para emprender la guerra de los Moros, se estrechó de tal suerte el cerco de la plaza de Tarifa *, que al fin fue forzada por los christianos y entregada a discreción [23].

En el año de 1309 el Vizconde de Castellnou se hizo a la vela desde Barcelona con una esquadra de galeras dirigida al estrecho de Gibraltar, en auxilio de las armas del Rey Don Sancho, que en lo más vivo de la guerra contra los Moros, le tenían éstos cercada aquella plaza [24].

En el año 1338 la ciudad de Gibraltar estaba sitiada por el Rey Don Alonso XI, y los Marroquíes tenían señoreado el estrecho, y socorrida la plaza, en ocasión que una esquadra auxiliar de Aragón, compuesta de doce galeras, mandadas por Jofre Gilaberto de Cruillas, y Galcerán Marquet,

[22] Chalcondylas: *De rebus turcicis*, libro VIII, p. 228. Zurita: *Anales*, IV, lib. XVI, cap. XXI.

[23] Sancho IV: *Crónica*, cap. X, f. 73. Zurita: *Anales*, I, lib. V, cap. XXX.

[24] *Ibid.*, lib. V, caps. LXXIX y LXXXIII.

* Sobre este episodio militar véase la obra de Gaibrois de Ballesteros, *Historia de Sancho IV*, p. 176-183.

Vice-Almirante de Barcelona, llegó a incorporarse con la de Castilla para poner en respeto aquellos mares. Cruillas, después de varios reencuentros, sostuvo un combate en el puerto de Ceuta con ocho de sus galeras contra trece de Marruecos y una genovesa, de que salió victorioso [25].

En aquel reynado la guerra con los Africanos fue muy viva y porfiada por una y otra parte, y mucho más después que en 1340 las fuerzas navales de Don Alonso, mandadas por el Almirante de Castilla Don Pedro Jufre Tenorio, quedaron enteramente derrotadas en el estrecho de Gibraltar por la armada de los Marroquíes. Desde este desastre las esquadras de Aragón y Génova, reclamadas en virtud de los tratados, pasaron a cubrir y defender las costas de Andalucía; donde sirvieron de gran respeto, mayormente en la defensa de Tarifa, en que el Almirante de Cataluña D. Pedro de Moncada llegó a juntar veinte galeras en dos distintos refuerzos [26]. Estas esquadras fueron después de gran socorro en el sitio de Algeciras, que se rindió en 1344; en cuya empresa, que fue de las famosas de aquel tiempo, las armadas catalanas y genovesas hicieron un señalado e importantísima servicio [27].

También en el famoso sitio de Gibraltar del año 1349 se hallaban ocho galeras catalanas con cien ballesteros cada una al servicio del Rey de Castilla, a cuyo sueldo estuvieron en virtud de anteriores tratados entre las dos Cortes. Quatro de dichas galeras ivan mandadas por Ramón de Vilanova, y las otras quatro por el Vizconde de Cabrera [28] *.

Socorros dados a los Reyes de Chypre

También los Reyes de Chypre y Armenia se sirvieron muchas veces de las naves y marina de Cataluña tanto en sus guerras domésticas como en las ultramarinas **. Primeramente encontramos que Pedro de Lusiñán, luego de haber tomado posesión de aquel Reyno, emprendió en el año 1369 una expedición contra la ciudad y puerto de Alexandría, emporio entonces del

[25] Alfonso XI: *Crónica*, cap. CCV, p. 115, y cap. CCXV, p. 120.

[26] *Ibíd.*, cap. CCLIII, p. 132, y cap. CCLX, p. 146.

[27] Villani, G.: *Storia*, lib. XII, cap. XXX.

[28] Zurita: *Anales*, II, lib. VIII, cap. XXXV.

* Véase Giménez Soler, *El sitio de Almería*, p. 90-92, y *Aragón y Granada*, p. 147-160. Fuentes medievales sobre el problema de la dominación del Estrecho en Sánchez Albornoz, *La España musulmana*, II, p. 392-399. Véase también Benavides, *Memorias de Fernando IV*, I, p. 345, y Fernández Duro, *La marina de Castilla*, cap. VII.

** Relaciones de los catalanes con Chipre en Mas-Latrie, *Histoire de l'île de Chypre*; Nicolau, *L'expansió*, p. 163-176; Sáez Pomés, *Los aragoneses en la conquista y saqueo de Alejandría*.

Egypto *; a la qual embistió con un armamento tripulado de catalanes y franceses, logrando su rendición y la asolación de la mitad de ella [29].

Por los años 1378 tenía también el Rey de Chypre seis galeras catalanas a su sueldo, mandadas por Ugo de Santapau; las quales pasaron a Venecia a unirse con otras seis que la República aprestaba, para conducir con mayor seguridad a la dicha isla la hija del Señor de Milán, futura esposa del Rey Pedro. Desembarcada en Cerines la nueva Reyna, se trató de recobrar a Famagusta, capital del Reyno, y ocupada entonces por los genoveses. Para esta empresa se combinaron las dos esquadras veneciana y catalana. Con ellas se combatió el puerto, cuya boca cerraban tres cocas de los enemigos, que al primer acometimiento fueron echadas a pique; quedando además apresados otros tres de dichos buques, tres galeras y otros bastimentos menores, que defendían la ciudad por la vanda del mar, mientras el Rey por la de tierra apretaba el asedio, cuyas operaciones por mal concertadas inutilizaron la empresa general [30].

Grandes fueron los socorros de gente y esquadras que aquella Corona recibió de los catalanes, que entonces eran por su navegación respetados en los mares de Suria. En el sitio de Famagusta, que tenía puesto el Rey Pedro II en 1402, servían a su sueldo trece naves armadas de catalanes. Éstos, viendo venir sobre sí la grande armada genovesa, que embiaba la República al mando de Antonio Grimaldi para socorrer la plaza, las echaron casi todas a pique, a fin de impedir la entrada del puerto; o sea, como un autor coetáneo asegura, por temor de que el enemigo se utilizase de ellas. De todos modos fue siempre un osado recurso y gran servicio [31].

A estos socorros sucedieron otros, pues luego de haber quedado sugetos la isla y reyno de Sicilia a la dominación pacífica del Rey Don Martín en 1403, los catalanes, que habían salido con Ramón de Bages y Bernardo de Cabrera a defender las banderas Reales, pasaron como auxiliares del Rey de Chypre a defender aquella isla contra las armas de los Turcos, que la tenían invadida [32]. En otra irrupción que éstos emprendieron el año 1426 con un armamento de ciento y quarenta velas del Soldán de Egypto, fue preciso abrigar la navegación de aquellos mares con una fuerte esquadra,

[29] Eneas Sylvius: *De bello Cyprio*, capítulo XCVII, f. 377.

[30] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 258 y 1079, y XXII, p. 681.

[31] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1135.

[32] Tomich: *Historias e Conquestas*, f. 63.

* La fecha exacta de la expedición contra Alejandría es 1365. Véase en Sáez Pomés, *Los aragoneses*, un documentado examen de las consecuencias económicas derivadas de la participación catalana en la conquista y saqueo de aquella ciudad.

que en socorro de aquel Reyno habían aprestado varias Potencias christianas. En ella servían también algunos catalanes, pues leemos que una de las galeras, que amparó a una nave veneciana procedente de Jaffa con peregrinos, era de *N. Sirvent* [33].

En el año de 1467 se hallaba la armada del Almirante Bernardo de Vilamarí en las costas de Suria para proteger a los christianos, molestados en las escalas de Levante [34]. Esta misma fue la que defendió el Reyno de Chypre y la isla de Castel-Roc, que era entonces abrigo de la navegación de los catalanes, que se reanimó con aquel refuerzo respetable, dexando en ella a *N. Ribas-Altas* con dos galeras y a *Juan Navés* con quatro.

Socorros a varios Príncipes y Potencias

Los Condes de Vintimilla, Guillermo e Impunar, habían empezado algunas incursiones hostiles en 1224 contra Génova con dos naves armadas a su sueldo de catalanes y marselleses, con cuyo motivo aquella República mandó aprestar dos naves y dos galeras para salir a perseguir los enemigos [35].

La marina catalana, multiplicada y acreditada por todo el mediterráneo a fuerza de repetidas expediciones y de la general extensión de su comercio, vio en los dos siglos posteriores sus naves y patrones servir a sueldo de todos los Potentados de Europa. En 1318 salieron de Barcelona quatro galeras al mando de los capitanes Dalmao Serra y Jayme Despalau para socorrer al Infante de Mallorca Don Fernando *, que acaudillaba los Catalanes y Aragoneses en Athenas [36].

En el año de 1356 llegó a Bretaña a sueldo del Rey de Francia una esquadra de diez galeras y un leño, que despachó el Rey Don Pedro de Aragón baxo el mando de Francisco Perellós, cavallero del Rosellón, para resistir a las invasiones de los Ingleses [37].

Hasta el Imperio de Oriente se sirvió del valor y fortaleza de esta gente, pues en la empresa contra Andrinópoli, que en 1352 mandó el Emperador

[33] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, p. 1090.
[34] ZURITA: *Anales*, IV, lib. XVIII, cap. XIV, f. 154-155.
[35] MURATORI: *Scriptores*, VI, p. 436.
[36] MONCADA: *Expedición de Catalanes y Aragoneses*, cap. LIII, p. 299. * Hay varias ediciones modernas de la obra de MONCADA; la última es la de Faraudo de Saint Germain (1947).
[37] PEDRO I: *Crónica*, cap. VII, p. 215, edición de 1779. ZURITA: *Anales*, II, lib. IX, capítulo II.

* Fernando de Mallorca había muerto el 5 de julio de 1316. Cf. RUBIÓ, *Diplomatari*, página 105, y también MARTÍNEZ FERRANDO, *La tràgica història dels reis de Mallorca*, páginas 138 y siguientes.

Miguel Paleólogo III *, le asistieron trescientos catalanes voluntarios de los dos mil heridos que habían quedado en Constantinopla después de la batalla naval del Bósforo contra los genoveses. En aquella expedición dieron pruebas, según lo encarece un autor griego, de su esfuerzo guerrero [38].

Quando en el año 1367 el Papa Urbano V trasladó la Silla Apostólica de Aviñón a Roma, partió del puerto de Marsella acompañado de una esquadra de galeras venecianas, genovesas, catalanas **, anconitanas y provenzales, que con grande júbilo y triunfo aportaron a la ciudad de Génova [39]

En el año 1386 la ciudad de Nápoles, que quedó a la obediencia de Luis de Anjou, estaba sin galeras; y sólo tenía dos bergantines, mientras tanto que dos galeras de Ladislao, su competidor, venían todos los días a infestar aquella ribera. En tal necesidad, dos naves catalanas, armadas de esforzados y valerosos hombres que se hallaban en el puerto, sirvieron para defender aquella marina de todo insulto [40]. Después encontramos que el Dux Bárbaro de Génova tomó a sueldo dos naves de *N. Bruniquer*, comerciante de Barcelona, que se hicieron a la vela en 3 de Mayo de 1393 para llevar tropas a Provenza, y pasar seguidamente a Nápoles en auxilio del Rey Luis de Anjou [41].

En una relación que Pedro Loredano en 1416 escrivió al Senado de Venecia desde el puerto de Modón en Romania, se lee que en la batalla que aquel General de mar acababa de ganar contra la armada turquesca en Galípoli, encontró que los capitanes y contramaestres de todas las galeras de los vencidos eran genoveses, catalanes, candiotas y de otras naciones [42].

Las fuerzas de tierra con que el Duque de Milán tenía cercada la ciudad de Génova en 1421, la qual defendía Thomás de Campo-Fregoso contra la facción de los extrínsecos, o del partido Ducal, no se contemplaron suficientes para la rendición de aquella ciudad; sin estrecharla igualmente por mar con una esquadra fuerte. A este fin, pues, se embiaron a pedir a Barcelona siete galeras, bien que otros dicen nueve, a sueldo de los extrínsecos; de las quales nombraron Comandante a Bautista Montaldo, que era entonces el más poderoso personage de aquella facción [43]. En fin, la esquadra de los

[38] Cantacuzeno: *Hist.*, lib. IV, cap. XXX.
[39] Muratori: *Scriptores*, XXIV, p. 847.
[40] Muratori: *Scriptores*, XXI, p. 1056.
[41] Ap. n.º 21.
[42] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 618.
[43] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1284, y XIX. p. 59.

* En 1352 el trono de Bizancio estaba compartido por Juan V Paleólogo (1341-91) y Juan VI Cantacuzeno (1341-52).

** Véase el artículo de Vives, *Galeres catalanes*, donde se recoge notable documentación sobre las galeras catalanas, armamento, tripulación, coste, etc.

sitiados, sin embargo de ser de iguales fuerzas, quedó enteramente derrotada; de cuyo desastre se siguió la rendición de la ciudad a las armas de los Fiescos, que eran del partido Ducal.

Los Genoveses, siempre poderosos e incontrastables quando unidos, quando divididos por sus sangrientas y crueles facciones, necesitaron de socorros navales de sus mismos enemigos. Así se verificó en 1425, quando en auxilio de lo Fregosos sirvieron veinte y quatro galeras catalanas, mantenidas a sueldo de los Florentines, que costeban aquella expedición contra la ciudad de Génova [44]. Dos años después, en la esquadra de los Fregosos, que se hizo a la vela contra la de los Fiescos, se contaban dos galeras, capitaneadas por patrones catalanes, que servían a sueldo de aquella facción [45].

Hasta Scanderberch, en Albania, recibió subsidios de naves y tropas catalanas a las órdenes de Ramón de Ortafá, quando por los años de 1454 el Rey don Alonso * embió desde Nápoles un fuerte socorro a aquel Príncipe, que hacía frente a las formidables armas de Mahometo II [46].

Por los años 1444 hallamos que Diego de Vilaragut, cavallero catalán, servía en Rhodas ** con una galera suya a sueldo de la Religión de San Juan contra los Turcos [47]. Después, temeroso el Gran Maestre de la formidable armada que se aprestaba en Constantinopla por los años de 1499, entre otras providencias para aumentar sus fuerzas marítimas, dispuso que entrasen en el puerto de Rhodas, y se tomasen al servicio de la Religión las naves de los corsarios catalanes, que corrían los mares de Levante; las quales embió después a Modón, donde se reunía el armamento de los Venecianos [48].

Hasta el Rey de Nápoles Alfonso II, quando en 1478 quiso robar de poder de los Venecianos la Infanta Carlota, hija de Jayme II Rey de Chypre y de Catalina Cornaro, heredera de aquel Reyno, a la qual tenía destinado por esposo un hijo suyo natural; encargó esta osada y peligrosa acción a unos catalanes de un bergantín, que fue a Venecia con un cargo fingido de fruta para executar más seguramente el designio [49].

Por los años de 1467 el Almirante Bernardo de Vilamarí ***, con su es-

[44] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1292.
[45] *Ibíd.*, p. 1298.
[46] Zurita: *Anales*, IV, lib. XVI, capítulo XXVII.
[47] Funes: *Crónica de la Milicia de San Juan*, lib. III, cap. VI, p. 247.
[48] *Ibíd.*, lib. V, cap. X, p. 471.
[49] Muratori: *Scriptores*, XXIII, p. 1156.

* Véase Marinescu, *Alphonse V et l'Albanie de Scandenberg*; Cerone, *La politica orientale*; Nicolau, *L'expansió*, p. 183-190. Schiappoli, *Marina degli Aragonesi di Napoli*; Cruz Navarro, *Alfonso V de Aragón en Oriente*; Miret y Sans, *La política oriental de Alfonso V*.

** Sobre presencia de los catalanes en Rodas véase Nicolau, *L'expansió*, p. 197-208 y 210, y bibliografía allí citada.

*** Sobre el almirante de Alfonso el Magná-

quadra de galeras dominaba los mares de Suria; y después de haber defendido a Chypre contra las invasiones de los Turcos, pasó a Damiata a contrarrestar el armamento que el Soldán de Egypto tenía aprestado para auxiliar a Mahometo II. En esta empresa salió Vilamarí victorioso, obligando a aquel Príncipe Sarraceno a firmar un tratado, por cuyo medio quedaba libre la navegación de los catalanes en Egypto [59].

nimo y de Juan II véase TORRENT, *El almirante Bernardo de Vilamarí.*

[59] ZURITA: *Anales*, IV, lib. XVIII, cap. XIV, f. 155.

CAPITULO V

DE LOS SERVICIOS MARITIMOS DE BARCELONA HECHOS A SUS REYES

Así como las buenas leyes constituyen la fuerza moral de la sociedad, así la población y riqueza del estado hacen el poder físico y real de los Soberanos. Quando un Príncipe gobierna hombres hambrientos y desnudos, o posehe dominios desiertos o asolados, más serán los insultos que tema de sus enemigos, que los auxilios que pueda esperar de sus propios súbditos. Ni en una ni en otra de estas deplorables circunstancias se hallaron los insignes Reyes de Aragón, en el tiempo en que la prosperidad de Cataluña, y las riquezas de la mercantil Barcelona les acrescentaban su poder marítimo, con el qual se hicieron famosas y formidables las armas aragonesas en África, en Oriente, en Grecia y en Italia.

Las conquistas que dilataron y enriquecieron a la Real Corona, se debieron principalmente a los subsidios marítimos de los catalanes, cuyo tráfico y navegación, que se extendían a todos los mares y países a pesar de la rivalidad de otros pueblos comerciantes, les hizo hábiles en la náutica, intrépidos en las tempestades, e invencibles en los combates; viniendo a ser por estas y otras calidades la esperanza, el apoyo, y la gloria de sus Reyes [1]. En efecto, de Barcelona, o de otros puertos del Principado, habían salido casi todos los grandes armamentos de la Corona de Aragón, y con especialidad los subsidios con que fueron siempre socorridos los Reyes de Sicilia, cuya marina fue servida y dirigida en gran parte por gente catalana, entre cuyos capitanes suenan muchas veces los nombres de algunos

[1] Véanse los preámbulos de los reales privilegios en Col. Dip., n.os 5, 6, 7, 40, 42, 56, 57, 126, 151, 192, 213, 268, 287, 442, 443 y, en especial, del n.º 237, donde dice el Rey D. Juan I, hablando de Barcelona y sus inimitables servicios: *nam crescente et illa, nostrum videmus regium culmen excrescere, nostramque potentiam potentiorem fieri in prosperis et adversis.*

cavalleros y ciudadanos barceloneses. De estos singulares servicios conservan los naturales de aquella capital y de toda la provincia honorífica memoria en varios privilegios emanados de la gratitud o munificencia Real [2].

Servicios para la conquista de Sicilia

A la verdad, Cataluña, así por la proporción de los aprestos navales, como por la actividad de sus moradores, había sido el principal recurso para el primer armamento con que se conquistó aquella isla contra el poder de los Príncipes Anjovinos. Quando Montaner, Cronista de aquel tiempo, refiere los formidables preparativos que hacía el Rey Don Pedro el año 1281 para su grande expedición al Reyno de Sicilia, se explica de esta manera: «Dicho Señor Rey pensó luego al momento en construir naves, leños, galeras y taridas para llevar cavallos. Para esto en toda la costa mandó fabricar grandes baxeles, y todos los pertrechos necesarios para el viaje de un Soberano. Toda la gente del Reyno se maravilló del grande armamento que se aprestaba, porque en primer lugar, en Colibre los herreros no trabaxaban hozes, sino anclas; y todos los carpinteros de ribera que tenía Rosas habían ido allí, donde construían naves, leños, taridas y galeras. Lo mismo sucedía en Rosas, Torroella, San Feliu, San Pol. De Barcelona es por demás el referirlo, porque era infinita la obra que allí se hacía. También se trabaxaba en Tarragona, Tortosa, Peñíscola y Valencia, y en las ciudades interiores se hacían ballestas, espadas, garfios, lanzas, corazas, capacetes de hierro, botines, musleras, escudos, paveses y catapultas; y en la costa del mar se trabaxaban trabucos, y en las canteras piedras de ingenio, de modo que por todas partes corría la moneda» [3]. Ésta es la versión literal del catalán original del autor.

Marina Catalana, principal poder de sus Reyes

Así, pues, por este género de recursos y pronto desempeño del Real servicio que halló la Corona en aquel reynado y en el anterior; como también por los repetidos socorros de aprestos, buques y gente en que se habían

[2] Col. Dip., n.os 40 y 42. Son dos Privilegios dados en Mesina: el uno en 1285, concediendo a los Catalanes licencia para poner Cónsules de su nación en Sicilia, cuyo preámbulo empieza: *Attendentes igitur puram fidem, etc.*; el otro en 1288, por el qual concede a los Barceloneses el libre comercio en aquella Isla, y comienza el preámbulo: *Considerantes igitur puram fidem, etc.*

[3] MUNTANER: *Chrònica*, cap. XI, f. 55.

señalado en todas las expediciones la Provincia y su Capital, confiesa [4] Zurita: «que por los Catalanes las armadas de los Reyes de Aragón y Sicilia tenían el dominio y posesión del mar». Por los mismos motivos, Abarca [5], también historiador Aragonés, hace el siguiente elogio: «La ciudad de Barcelona, antigua y noble entre las primeras, fue la oficina y madre fecunda de victorias y triunfos, y como el cavallo troyano de las armas y armadas de sus Condes y Reyes». Por estos mismos relevantes servicios, ya había dicho otro escritor [6], que ilustraba los hechos y cosas memorables de España: que los Barceloneses fueron los que con gente y grandes socorros, principalmente para los combates navales, asistieron a los Reyes de Aragón en todas las largas guerras que éstos sostuvieron en Sicilia e Italia, sin dexar por esto de tener parte en las victorias que los demás catalanes consiguieron en sus expediciones a África y Oriente, por cuyas regiones habían difundido el terror al mismo paso que su nombre. En efecto, por el número e importancia de los servicios marítimos, había llegado a merecer tales prerrogativas y distinciones aquella ciudad, que en el Parlamento General que en 1396 celebró la Reyna Doña María se acordó que las galeras que se armaban para pasar a Sicilia a traher el nuevo Rey Don Martín, no llevasen banderas ni flámulas de otra divisa, que de las armas del Condado de Barcelona [7].

Elogios hechos por sus Reyes a sus servicios

Sin duda Cataluña había llevado en aquellos tiempos el mayor peso de la guerra, pues las felices adquisiciones con que se engrandeció la Real Corona de Aragón se debieron en gran parte a la ayuda y generosos esfuerzos de aquella belicosa Provincia. Esta proposición en la pluma de un historiador patricio podría parecer exagerada, si los mismos Reyes, que fueron los primeros testigos de todos estos hechos, no la justificasen en sus diplomas y discursos. En efecto, vemos que mereció la nación catalana, que el Rey Don Pedro III dixese: «De todo hemos salido bien con vuestro valor y consejo: y los trabaxos que habéis padecido, no los creerá quien

[4] ZURITA: *Anales de Aragón*, II, lib. VII, cap. XVI.

[5] ABARCA: *Los Reyes de Aragón*, lib. II, Proemio.

[6] SCHOTTUS: *Hispaniæ Illustratæ*, IV, capítulo LXXXVIII, p. 464.

[7] RIBERA: *Real Capilla*, p. 35. El capítulo de aquella deliberación es el siguiente: *Item: es ordonat que les galeas no porten vanderas, cendals, ni draps de senyal alguna, sino del comptat de Barcelona; ço és, barres grogues e vermelles tant solament.*

no los haya visto». Elogio insigne que refiere Zurita [8], añadiéndole a continuación estotro suyo: «era la gente más práctica y exercitada en las guerras, tan esforzados y valientes, que fiaban las victorias más de su valor que de sus armas». Este diligentísimo historiador, que vio y tocó todos los monumentos de las glorias de la Corona de Aragón, tuvo más proporción y motivos que otro ninguno de su tiempo para conocer los antiguos hechos y servicios de los catalanes. Por esto, quando habla de las empresas del Rey Don Pedro llamado el Grande, dice estas palabras: «Nunca Príncipe fue mejor servido de sus súbditos que lo fue el Rey de los Catalanes en lo empresa de Sicilia, y de las Provincias de Calabria, la Pulla y Principado de Cápua» [9].

Elogio del Rey Don Jayme Primero

No fue éste el único Monarca que tuvo justa causa para celebrar los generosos servicios de la nación catalana. Ya Don Jayme I había dicho, hablando de los Barceloneses: que no podía dexar de tener presentes los muchos y graciosos servicios que de ellos había recibido para la conquista de Mallorca, así por haberle asistido con sus propios baxeles, como por haberle facilitado varios auxilios y socorros en aquella expedición [10]. En efecto, poderosos debieron de ser los que aprontaron entonces aquellos ciudadanos, quando el mismo Rey en la Crónica que de sus propios hechos escrivía, refiere, que en las Cortes que celebraba a los Catalanes en 1227, para tratar de los subsidios y preparativos de la empresa, después de haber hecho sus proposiciones los Prelados y Barones, se levantó Pedro Grony, uno de los Prohombres representantes de Barcelona, y tomando la palabra por la Ciudad, dixo al Rey: «Señor, toda la Ciudad de Barcelona da gracias a Dios por el buen pensamiento que os ha inspirado, en quien confiamos que lo cumpliréis a vuestra satisfacción. Todas las cocas, naves y leños que tiene Barcelona están para serviros en esta expedición gloriosa en honra de Dios, y nosotros queremos portarnos de tal manera, que para siempre quedéis reconocido a tamaño servicio. Por lo que no queremos que en este armamento entren a dar subsidio las demás ciudades» [11]. El Congreso entonces admitió esta generosa proposición, que los Barceloneses desempeñaron después con singular bizarría. En otra ocasión se dignó este magnánimo

[8] Zurita: *Anales*, I, lib. III, cap. XLV.
[9] *Ibid.*, lib. IV, cap. XL.
[10] Col. Dip., n.º 6.
[11] Jaime I: *Chrònica*, cap. LIII, f. 20.

Monarca recordarles con nuevo encarecimiento los muchos y loables servicios que estos ciudadanos en todos tiempos habían hecho con suma liberalidad y lealtad tanto a él como a sus predecesores [12].

Elogios del Rey Don Jayme Segundo

Muy presentes tendría los servicios de Barcelona el Rey D. Jayme II, quando en la concesión que hizo a sus ciudadanos del libre comercio en Sicilia, les dice estas honoríficas palabras: «que considera la pura lealtad y afecto sincero que profesan y han profesado con ardiente zelo hacia S. M. y a sus predecesores; no menos que los muy gratos y acceptos servicios que le hicieron en otros tiempos, y actualmente le hacían, y que en adelante esperaba podrían hacerle» [13]. Iguales expresiones de reconocimiento le había ya merecido la nación catalana en general, por los grandes socorros con que siempre le habían asistido, especialmente a su madre la Reyna Doña Constanza [14].

Elogios del Rey Don Pedro Quarto

Mayores demostraciones debió aún a la memoria del Rey Don Pedro IV, pues mereció que aquel Príncipe, en la harenga con que abrió las Cortes de Monzón en 1363 dixese estas palabras *: «Con ser los Catalanes los más francos y libres de todas las naciones del mundo, son tan liberales con sus Reyes y Señores, que no se contentan con servirles fuera de sus tierras conquistándoles diferentes Reynos, y aumentándoles la Real Corona; sino que también les socorren en todas las necesidades, asistiéndoles con dinero hasta empeñar y vender sus bienes» [15]. Este mismo Monarca, en el decreto que expidió en 1382 para proseguir la fábrica de la Casa de la Lonja de Barcelona, dice que es su ánimo favorecer a esta ciudad por los grandes servicios con que le asistió, y actualmente no dexaba de asistirle [16]. Ya en otra ocasión había dado pruebas de su amor y reconocimiento hacia la ciudad, confesando lo mucho que debía a los Concelleres, Jurados y Pro-

[12] Col. Dip., n.º 7.
[13] Col. Dip. n.º 42.
[14] Col. Dip., n.º 40.
[15] Sácase del manifiesto *Por la ciudad de Barcelona en justificación de la prerrogativa que tiene de cubrirse y sentarse sus Concelleres delante del Rey N. S. (q. D. g.)*. Es un tomo en folio, impreso en la misma ciudad en el año 1632, en casa de Lorenço Dou. Véase la página 39.
[16] Col. Dip., n.º 217.

* Véase ALBERT-GASSIOT, *Parlaments*, páginas 24-26.

hombres de su Común por los grandes y varios socorros con que le habían servido en sus guerras, y en especial en la expedición que entonces preparaba contra el Rey de Mallorca su enemigo [17].

Elogios del Rey Don Juan el Primero

El Rey Don Juan el Primero, convencido de la importancia de los servicios de Barcelona, se dignó confesar: que quando consideraba las grandes distinciones e inmensas prerrogativas con que aquella ciudad resplandecía sobre todas las demás de su Corona, y por otra parte reflexionaba, que aunque las demás ciudades y pueblos habían hecho loables servicios a él y a sus progenitores, Barcelona fue siempre la que se distinguió en su obsequio, y la que mereció, y merecía, ser ensalzada con particular encomio; a la verdad la contemplaba digna de que la Real munificencia se señalase con singular esmero y largueza en promover su aumento y prosperidad, puesto que de los acrescentamientos de aquella dependían los de la Real Corona, haciéndose más fuerte la Potencia Aragonesa en los prósperos y adversos sucesos [18].

Elogios del Rey Don Martín

Véase quán gloriosa es para Cataluña la memoria que el Rey D. Martín hizo de los servicios de sus moradores, en la harenga o discurso [19] con que abrió la primera sesión de las Cortes de Perpiñán * en 1406. Allí confiesa aquel Príncipe, que jamás sus predecesores dexaron de ser socorridos con sus subsidios en las necesidades del estado. Dígalo, pues, el donativo gracioso del quinto de todos sus bienes que concedieron aquellos naturales al Rey Don Jayme I para la conquista de Mallorca. Dígalo el socorro de todo el exército y armada con que sirvieron solos al Rey D. Pedro III en la primera campaña contra la invasión de los Franceses, poniendo en sus manos todas las haciendas y caudales para resistir al enmigo. Díganlo los señalados subsidios que facilitaron al Rey Don Pedro IV en todas sus empresas, pues sólo en las Cortes que se tuvieron en Tortosa le subministraron diez y siete millones de sueldos (más de ochocientos mil ducados). Dígalo el

[17] Col. Dip., n.º 151.
[18] Col. Dip., n.º 237.
[19] Ap. n.º 22.

* Véase en ALBERT-GASSIOT, *Parlaments*, páginas 58-71, el texto íntegro de esta importante pieza de oratoria política.

generoso esfuerzo que hizo la Provincia en 1353 anticipando los impuestos de tres años para proseguir la guerra contra los genoveses.

Servicios muy singulares

El mismo Rey D. Martín no pudo pasar en silencio en aquel discurso los extraordinarios y liberales servicios de gente y dinero, con que le ayudaron los catalanes en su primera expedición ultramarina, no siendo aún más que Infante de Aragón. A la verdad tendría presente para su perpetuo reconocimiento la singular fineza que executó la ciudad de Barcelona: colocándole en sus sienes la Corona, por no permitir que se cortase la sucesión a la Línea recta varonil de su Real Casa. Muerto, pues, sin dexar hijos varones D. Juan el Primero en 1395, y noticiosa la ciudad de que había sido su real ánimo dexar por sucesor de sus Reynos a su hermano el Infante Don Martín, que se hallaba a la sazón en Sicilia, a quien el Rey en vida trataba como a heredero presuntivo, sin embargo que dexaba a su hija Doña Juana casada con el Conde de Foix; conformándose su Ayuntamiento con la voluntad del Rey difunto, pasó en cuerpo a visitar y besar la mano a la Duquesa Doña María, saludándola y aclamándola por Reyna como esposa del referido Infante Don Martín, y alentándola a que se tratase y estimase en calidad de Soberana, cuyo exemplo siguieron luego el Principado de Cataluña, y todos los demás Reynos de la Corona de Aragón. Fue éste un servicio de los más calificados y de la importancia que se dexa considerar; así por el amor y lealtad con que la ciudad se expuso a tomar las calamidades de una guerra próxima, como en efecto las padeció por la que movió el Conde de Foix, pretendiente a la Corona *: como porque, si Barcelona no se hubiese anticipado a declarar por Rey al Infante Don Martín, ciertamente la sucesión pasara a una casa estrangera. Si fueron grandes los servicios que recibió Don Martín del Común de aquella Capital, no fueron menores los que debió al cuerpo de los comerciantes, puesto que en un Real diploma a favor del Consulado del mar, dice estas palabras: «Tenemos presentes la fineza y generosidad de los socorros con que los comerciantes barceloneses nos han asistido para defender y conservar el Reyno de Cerdeña, que estaba en la extrema necesidad y apuro, igualmente que para limpiar los mares de pyratas y guardarlos contra los enemigos» [20].

[20] Col. Dip., n.º 268.

* Sobre las pretensiones del conde de Foix a la Corona véase SOLDEVILA, *Història de Catalunya*, p. 398-399, y la bibliografía citada por dicho autor.

Servicios al Rey Don Alfonso Quinto

Uno de los Señores Reyes que más subsidios recibieron de Cataluña, y en particular de Barcelona, fue Don Alfonso V, llamado el Magnánimo y el Sabio, pues fue el Príncipe que más necesitó de su asistencia para las repetidas expediciones al Reyno de Nápoles, en cuya conquista y conservación tuvieron la mayor parte de gloria las armadas barcelonesas. En el año 1422 fue Alfonso arrojado de la ciudad de Nápoles, donde estaba aclamado, por una insurrección de los malcontentos, que excitaba la Reyna Doña Juana, zelosa del poder de su mismo libertador, que acababa de adoptar por sucesor universal de aquella Corona. Pero los Barceloneses, con el oportuno socorro de una fuerte esquadra de naves y galeras que despacharon el siguiente año, recobraron aquella turbulenta capital, y reinstauraron al Rey en su Corte y Solio. Los mismos autores Italianos contemporáneos conceden este honor a los Barceloneses [21].

El mismo Rey hace conmemoración de estos y otros más recientes servicios navales de los Barceloneses, especialmente en la expedición contra los Genoveses, y demás enemigos de la Corona de Aragón en el año 1424, en su Real Carta, con la que exime del derecho del quinto las esquadras de la ciudad de Barcelona, y en una de las cláusulas de su preámbulo confiesa: «que su Real dignidad no puede dexar de ser sumamente estimulada a concederle aquella gracia, en vista de los memorables subsidios de gente y dinero, que sus moradores han ofrecido a S. M. no sólo en otras ocasiones, sino en la actual expedición que se destinaba contra la armada genovesa, y demás enemigos de sus vasallos» [22]. No hablaremos aquí de la esquadra de diez galeras y seis naves grandes, que se apresló y armó en Barcelona en el año 1436, para ayudar a Don Alfonso en Nápoles, con cuyas fuerzas se bloqueó y estrechó aquella capital, y se facilitó su entera rendición después de una porfiada guerra. La relación de los preparativos para el arma-

[21] MURATORI: *Scriptores*, XIX, p. 65. Andrés Billio, en su *Historia mediolanensis*, dice lo siguiente: *Anno 1422 verum cum male Iberi mores cum Græcis (Neapolitanis) convenirent, Principibusque Apuliæ moleste peregrinum imperium ferentibus; Rex* (Alphonsus) *ab urbe in arcem pellitur; nec longe ab obsesso erat, ni Catalani (hi sunt Barcinonenses) magno navium numero Regi succurrissent.* En otro monumento intitulado: *Fragmentum sicularum historiarum ab anno 1287 usque ad 1434*, inserto en MURATORI: *Scriptores*, XXIV, p. 1094, se lee lo siguiente en idioma antiguo siciliano: *Et in die Veneris XI. Junii* (1423) *junsi la armata di Catalogna, ch'foru galeri 12, et navi 15 cum multa genti d'armi; et mittendo in terra subito miseru á scaramuzari et firmaru la bntaglia, et operanti Deu, et la justicia, recuperaru Napoli.* Hasta aquí el autor anónimo, que sin duda era contemporáneo a aquellos sucesos.

[22] Col. Dip., n.º 288.

mento se puede ver circunstanciada en su lengua original como se ha sacado del Archivo Municipal [23]. En ella se lee que la Reyna Doña María, Gobernadora General del Reyno, celebrando Cortes en Barcelona en 1436, acaloró dicho armamento, que llevaba por General a Don Bernardo de Cabrera, por Almirante al Conde de Cardona y por Vice-Almirante a Antonio Bertrán; que las tres banderas fueron solemnemente bendecidas en la capilla de Santa Eulalia de la Cathedral por el Obispo después de una misa pontifical, en cuya función asistieron nueve Diputados de los tres Brazos de todo el Principado. Después se descrive el orden de la procesión que salió de dicha Iglesia hasta la playa del puerto, donde se habían levantado dos tablados para fixar las banderas, proclamar el armamento, y alistar la gente de mar y de armas. Refiérese también el nombre de las ocho personas que se diputaron para pasar a la atarazana a fixar las quillas a ocho galeras; y otras muchas particularidades muy curiosas acerca de los hechos, costumbres y estilos de aquel tiempo.

A la verdad los Catalanes nunca desampararon aquel Monarca en todas sus guerras y en sus mayores adversidades, siendo así que de los quarenta y tres años de reynado, casi los treinta los vivió en Italia sin acalorar con su Real presencia el afecto de sus vasallos del continente. Sin embargo, Cataluña despachó en 1451 cerca del Rey, que a la sazón se hallaba en Toscana, dos mensageros: Fr. Beltrán Samasó, Abad de Ripoll, y Francisco Desplá, Canónigo de Barcelona, con el ofrecimiento, en nombre de la Diputación General de aquel Principado, de quatrocientos mil florines de Aragón, pagaderos de las rentas públicas, para proseguir la guerra en Italia. Pero la Provincia lo ofrecía con la condición de que S. M. honrase antes con su presencia a estos Reynos, tanto tiempo privados de su persona [24].

Servicios a D. Fernando el Católico, y su reconocimiento

Pero el Príncipe, que no podía ignorar los servicios y socorros que siempre habían recibido de Barcelona la Corona Real y los Serenísimos Reyes de Aragón, fue Don Fernando II, llamado el Cathólico *, pues en su Real Cédula [25] concedida a los catalanes en el año 1510, confiesa: «que no podía dexar de tener presentes los muchos y grandes servicios que S. M. en la

[23] Ap. n.º 17.
[24] Zurita: *Anales*, IV, lib. XVI, f. 20.
[25] Véase Ribera, *Real Capilla*, p. 2.

* Sobre las Cortes de Monzon y el privilegio de la Matrícula de Ciudadanos Honrados véase Vicens i Vives, *Ferran II*, II, p. 394-397.

adversa y próspera fortuna había recibido de los liberales y constantes Barceloneses así por mar como por tierra; ya asistiendo a S. M. y a sus predecesores, ya persiguiendo a los enemigos, ya dilatando y aumentando la Corona de Aragón». En otra parte confiesa que eran innumerables los socorros con que él y sus predecesores habían sido asistidos por los vecinos de Barcelona, añadiendo que ésta era nombrada por todo el orbe como la primera y principal ciudad [26].

Quán singulares hubiesen sido los esfuerzos con que los Barceloneses se habían hasta entonces señalado en servicio de la Corona, se dexa bien considerar de la extraordinaria demostración con que el Rey en las Cortes de Monzón de 1510 quiso calificar hasta qué grado eran acrehedores a su Real munificencia aquellos naturales. A todas las familias patricias, que allí eran conocidas baxo la denominación de Ciudadanos Honrados, y en cuyas manos estaba depositado el gobierno municipal, concedió la gracia perpetua para ellas y sus descendientes, y para todas las que en adelante fuesen matriculadas en aquella clase, del goce de todas las esenciones y prerrogativas de la dignidad eqüestre. Allí enumera S. M. con toda distinción la constancia y generosidad con que los referidos ciudadanos habían siempre asistido, así en los exércitos con que se conquistaron los Reynos de Mallorca, Valencia, Cerdeña y las dos Sicilias, como en las armadas y combates navales en que sacrificaron sus vidas y haciendas, contribuyendo con sus socorros marítimos y auxilios a sugetar aquellas conquistas, y a incorporarlas a la Corona de Aragón. Hace también digna conmemoración de los subsidios que le dieron para la guerra de Granada, y para las que sostuvo después contra los Franceses; refiriendo como particular servicio la generosidad con que le ofrecieron sus facultades y riquezas para las expediciones a África [27].

Relación cronológica de los servicios de mar y tierra

Si por el número y calidad de los servicios podemos juzgar del poder e importancia de un pueblo, los que vamos a referir cronológicamente de Barcelona desde principios del siglo XIII, nos representan una ciudad guerrera por su constitución política, opulenta por su comercio y poderosa por la navegación [28].

[26] Col. Dip., n.º 443.
[27] Col. Dip., n.º 442.
[28] En esta relación seguiremos la Historia que escrivió de sus hechos el Rey D. Jayme I; la que compuso después D. Pedro IV, inserta en las Crónicas de Carbonell, la historia de Tomich, y a Zurita en sus *Anales*, y últimamente el *Manifiesto* que en 1632 publicó el

Primeramente, en el año de 1212, sirvió el Común de Barcelona al Rey Don Pedro II de Aragón con un cuerpo de dos mil y quinientos hombres de armas en la guerra que aquel Soberano movió contra los Moros del Reyno de Valencia.

En el año 1228 sirvió dicha ciudad al Rey Don Jayme I para la conquista de la Isla y Reyno de Mallorca con dos mil infantes, y todo el armamento de aquella famosa expedición, el qual constaba de veinte y cinco naves gruesas, diez y ocho taridas, doce galeras, cinco galeotas y brisas, sin contar los buques menores destinados para el transporte.

En el año 1238 sirvió al mismo D. Jayme para la conquista y sitio de Valencia con tres mil infantes, trescientos cavallos, once galeras y otros bastimentos, que después sirvieron para la conquista del Reyno de Murcia.

En 1282 sirvió el Común de dicha ciudad al Rey D. Pedro III con dos naves gruesas, quatro galeras y quatro leños armados para la expedición contra Sicilia, amás de haber subministrado la gente escogida de la grande armada para aquella célebre empresa, la que se componía de más de ciento y cincuenta buques. Después ofreció cien cavalleros para acompañar y guardar a la Reyna Doña Constanza quando partió de Barcelona a tomar posesión de aquella Isla.

En 1285 sirvió al mismo Rey Don Pedro con dos mil infantes, noventa cavalleros y una esquadra de doce galeras y quatro naves, para resistir la invasión de Felipe el Atrevido, que entró en Cataluña con todas las fuerzas de mar y de tierra de sus Reynos y aliados.

En 1286 asistió al Rey Don Alonso III con quince galeras armadas y tripuladas, y muchas naves con tropas de desembarco, que costeó el Común de la ciudad para la conquista de la Isla de Menorca, en cuyo castillo de Puerto-Mahón estaban fortificados los Moros.

En 1321 asistió al Rey Don Jayme II con varios subsidios para la guerra, y después con treinta mil escudos para desempeñar el Real patrimonio [29]. Y en 1323 hizo un donativo gracioso de quince mil ducados para la conquista de Córcega y Cerdeña, obligándose generosamente a comprar la

Magistrado de Barcelona, sobre la prerrogativa de la cubertura delante de sus Reyes, en el qual se citan los protocolos de sus privilegios y los diarios antiguos de su Archivo Municipal. También hemos tenido presente otro *Manifiesto* que la Ciudad mandó imprimir en 1697 sobre la generosa defensa en el horrosoro sitio que acababa de padescer en aquel año de las armas francesas mandadas por el Duque Wandoma.

[29] ZURITA: *Anales*, I, lib. V, cap. XXXV, p. 38, dice que sólo Cataluña sirvió a este Rey con 200 000 libras para la expedición contra Sicilia y Murcia. Dicha cantidad corresponde a dos millones y cien mil reales de vellón, que hoy equivaldrían, calculado el valor de la moneda, a más de un millón de pesos.

mayor parte del trigo para el bizcocho de la Real armada que se aprestaba, y constaba de unas trescientas velas.

En 1332 sirvió al Rey Don Alonso IV con diez galeras armadas y pagadas para sostener la guerra contra la República de Génova.

En 1343 socorrió al Rey D. Pedro IV con treinta y cinco mil libras para costear la guerra contra el de Mallorca, a cuya expedición acompañaron a S. M. dos Concelleres y dos ciudadanos del Ayuntamiento. En otra ocasión le asistió con dos galeras, y ciento y treinta mil ducados. Para la guerra contra los Genoveses le hizo un donativo de cien mil ducados; y para la que mantuvo en Sicilia con treinta mil ducados, trescientos quarenta cavallos y quatro galeras tripuladas, sin embargo de la peste que afligía aquella Isla a la sazón.

En 1359 sirvió al mismo Rey para la guerra de mar contra el de Castilla con treinta mil ducados y ocho galeras, las quatro armadas y tripuladas, y las otras quatro costeadas. En 1362, para subvenir a los gastos de la referida guerra, aseguró y afianzó en un banco público el empréstito de trece mil florines [30].

En 1390 asistió al Rey D. Juan I con un donativo de diez y ocho mil florines de Aragón; y después para la guerra contra los rebeldes de Cerdeña con diez galeras [30 bis] armadas y mantenidas, en cuya esquadra se embarcó aquel Príncipe. También socorrió al Infante D. Martín de Aragón con veinte y siete mil libras para su viage al Reyno de Sicilia.

En 1397 hizo un donativo al Rey Don Martín de quince mil ducados, en ocasión que para defender los derechos de aquel Soberano, llevaba casi sola el peso y gasto de la guerra defensiva contra el Conde de Foix, que auxiliado de la Francia, invadió al Principado de Cataluña, como pretendiente de la Corona de Aragón.

En 1409 sirvió al mismo Don Martín con tres naves armadas y tres galeras para la expedición contra Cerdeña; sin contar gran número de tropas de desembarco que reforzaron al exército del Infante de Sicilia, hijo del Rey, para la batalla de San Luri, que ganaron las armas aragonesas.

[30] Col. Dip., n.º 192.

[30 bis] Col. Dip., n.º 242. Los nombres de dichas galeras y de los vecinos Barceloneses que las mandaban son los siguientes: *San Miguel*, capitanes Francisco de Terré y Francisco Burgués; *San Bernardo*, capitanes Simón Desllor y Luis Aversó; *Santa Clara*, capitanes Umberto de Vilafranca y Francisco de Trilla; *San Gabriel*, capitanes Jayme Vallseca e Ivo Conill; *San Francisco*, capitanes Pedro Marlés y Thomás Girona; otra *San Francisco*, capitanes Ginés Almugáver y Pedro Bertrán; *Santa Eulalia*, capitanes Ramón y Juan Fivaller hermanos; *Santa Agueda*, capitanes Pedro Busquets y Bernardo de Quintana. Las dos restantes, cuyos nombres no constan, ivan mandadas por Arnaldo Aymar, Juan Vivot y Luis Anglada, mallorquines.

En 1424 sirvió al Rey Don Alfonso con seis galeras armadas y tripuladas, que mandó fabricar para la segunda expedición contra Nápoles. En 1436 sirvió otra vez Barcelona a dicho Príncipe con diez galeras y seis naves, que se equiparon en su puerto, para socorrer al Rey en el cerco de la ciudad de Nápoles, y para la conclusión de aquella guerra le hizo un donativo de cincuenta mil florines. Últimamente sirvió para la última guerra contra la Señoría de Génova con quatro naves, dos galeras y un balenero, mandadas por su Conceller Tercero.

En 1460 sirvió al Rey D. Juan II con dos galeras armadas, que pidió al Común de la ciudad para socorrer a su sobrino el Rey de Nápoles; y además con el sueldo de la tropa para dos meses.

En 1506 sirvió al Rey D. Fernando II en su viage y expedición al Reyno de Nápoles con una esquadra de quatro naves y seis galeras, capitaneadas por su Conceller III, que se incorporaron a la armada Real de Vilamarí. También se encuentra que en el año de 1511 armó otras tres galeras al mando de Pedro Gener, ciudadano barcelonés, en auxilio de las armas del Rey de Nápoles.

Cesación de los subsidios navales

En esta época cesaron los servicios navales de Barcelona, hasta entonces centro del comercio y de la navegación oriental de la Real Corona. Sólo encontramos que por los años de 1515 aún mantenía Cataluña una esquadra de nueve galeras, un galeón y una nave en las costas de Berbería. Con ésta espiraron los aprestos marítimos y armadas catalanas, de cuyas reliquias aún empleó el Señor Carlos V en 1529 veinte cascos de galeras de sus atarazanas, para pasar a Italia, las que agregó a la esquadra de Andrea Doria.

Tan común y familiar había sido hasta entonces la ciencia náutica a todos los lugares y puertos de la costa de Cataluña, que sólo la villa de San Felío de Guíxoles pudo todavía subministrar al Emperador un número prodigioso de capitanes y pilotos de galeras para sus expediciones a Italia y África [31]. Si las demás villas y ciudades hubiesen logrado la fortuna de

[31] En el *Resumen Historial de Gerona y su Partido*, escrito por el padre Roig y Jalpí, Cronista de Aragón, impreso en 1677, se leen varias noticias pertenecientes a dicha villa, que recogió de su archivo municipal este diligentísimo escritor.

Allí encontramos que entre otros hijos de dicha villa, que florescieron en el arte de navegar en el siglo XVI, fue el piloto *Jayme Gras*, quien por su pericia tuvo el cargo de conducir en su galera al Papa Adriano VI, que se embarcó en Tarragona a 6 de Agosto de 1522 para

tener un historiador de sus antiguas glorias, ¿quántos hechos y marinos insignes, que ahora tiene sepultados el olvido, resucitarían en honor de la patria y crédito de sus antiguos navegantes?

Causas de la decadencia de la Marina de los catalanes

Varias fueron las causas que concurrieron para acelerar la decadencia de la antigua y poderosa navegación de los catalanes *. El descubrimiento de ambas Indias, que mudó el aspecto y giro del comercio, poniéndolo en manos de otras naciones; la conquista de Egypto por Selim I en 1522, que interrumpió la commicación con Alexandría; la formación, poco tiempo después, de las Regencias de Trípoli, Túnez y Argel, que empezaron a infestar el mediterráneo e insultar las costas de la Provincia; y la nueva planta y dilatación de la Monarquía Española, que mudó los intereses y la Corte de sus Soberanos; sin duda todas éstas fueron circunstancias capitales que contribuirían a que Barcelona perdiese en el siglo XVI la fama y grandeza de su poder marítimo. Añádase a esto también, que como, aun después de la incorporación de las dos Coronas, la de Aragón conservaba una constitución propia y estraña de la de Castilla, y por consiguiente en los descubrimientos y conquistas del nuevo mundo no tuvo parte ni interés nacional, ni partici-

pasar a Italia acompañado de doce Cardenales y del Príncipe de Portugal. Después de haberle libertado de una fuerte borrasca, tuvo el honor de hospedar al Santo Padre en su propia casa.

También se cuenta entre sus hijos a *Miguel de Bohera*, descendiente de una familia eqüestre de las más Ilustres de Rossellón, que murió de General de las Galeras de España, después de haberse señalado en las expediciones de Trípoli, Bugía, Orán, Túnez y Argel. Su epitafio se lee en una lápida de mármol fixada en la pared del crucero del templo de Santa Ana, Iglesia Colegiata sita en la Ciudad de Barcelona.

El Capitán *Colell*, siendo General de las Galeras de España, traxo desde Flandes a estos Reynos a la Reyna Doña Mariana de Austria en una armada de quarenta buques. En la batalla de Lepanto se hallaron sirviendo ochenta oficiales en las galeras, todos hijos de esta villa, cuyos nombres se guardan en los libros del Archivo. Entre ellos se hallaban de capitanes: *Narciso Ferrer*, *N. Oliver*, *N. Guardiola*. *N. Oliva*, *N. Amat* y *Pedro Roig*, que con su galera acabó de sugetar la de Alí-Baxá, acción en cuya memoria todavía se conservaba en su casa pocos años ha, una flámula de aquella capitana. Otros tres de ellos que más se distinguieron fueron *Miguel Serafí*, que fue armado cavallero; *Francisco Falguera*, a quien se dio, en distinción de su casa, un estandarte de damasco con las armas de España, y *N. Camisó*, a quien concedió por sus servicios al Señor Don Juan de Austria el dosel del mismo Alí-Baxá. * Sobre participación catalana en la batalla de Lepanto véase: ANDERSON, *Naval wars*, cap. I; CUBAS, *Barcelona y la batalla de Lepanto*; CHACK, *La bataille de Lépante*; FERNÁNDEZ DURO, *Armada española*, II, p. 151-167; HARTLAUB, *Don Juan D'Austria*; MARCH, *Don Luis de Requesens*; NICOLAU, *L'expansió*, páginas 232-234; ROSELL, *Historia del combate naval*; SERRANO, *España en Lepanto*.

* Sobre la decadencia económica de Cataluña véase VICENS VIVES, *Els Trastàmares*, y *Evolución de la economía catalana*; VILAR, *Le déclin catalan*; RAMÓN DE SAN-PEDRO, *De la decadencia mercantil*; CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I; NICOLAU, *L'expansió*, p. 231-237; REGLÀ, *Els virreis*.

pación directa ni indirecta en la navegación y tráfico de aquellos países, ni tampoco en las expediciones a Flandes y otras empresas de los Reyes Austríacos, precisamente Barcelona había de perder la navegación y antiguo tráfico, hallando obstruidos todos los canales de su giro, y cerrada la carrera brillante del exercicio de las armas.

Varios subsidios a los Reyes Austríacos

Sin embargo de todo esto, como la contratación con Nápoles, Sicilia y Cerdeña siempre continuó, y aun se reanimó en los reynados de Carlos V y Felipe II, pudo una ciudad como Barcelona, poblada aún de vecinos hacendados, acreditados negociantes y artesanos laboriosos, conservar sustancia y fondos para subvenir a los Reyes Austríacos con quantiosos donativos y otros servicios, ya que no se hallaba en estado de asistirles con sus antiguas armadas y esforzados marinos *.

Sin contar el socorro que embió la ciudad de un tercio de mil infantes, y doscientos quintales de pólvora al Rey Católico en los últimos apuros del sitio de Granada en 1492, hallamos que en el año de 1533 sirvió al Emperador Carlos V para el exército que mandaba el Duque de Alba contra los franceses en Rosellón con doce gruesas culebrinas de bronce, que mandó fundir con el nombre de los *doce Apóstoles*, con todo el vestuario y pertrechos para las tropas, y después con cincuenta mil ducados.

Estando sitiada la plaza de Perpiñán por el exército francés que mandaba Alfonso Corso en 1597, la ciudad de Barcelona levantó a su costa mil infantes, y con todas las municiones de guerra necesarias los despachó en socorro de los sitiados. La celeridad y oportunidad con que se executó este servicio hizo decampar al enemigo.

Al Señor Rey Don Felipe III hizo un donativo gracioso de treinta mil ducados en el año de 1602, y en el de 1614 le socorrió con seis mil salmas de trigo (son treinta y seis mil hanegas) para el bizcocho de las galeras de Sicilia, cuyo valor ascendía a unos sesenta mil ducados.

Al Señor Felipe IV, desde su exaltación al Trono hasta el año 1640, sirvió con tres diferentes donativos, que importaron ciento y ochenta y quatro mil ducados; sin contar más de quatrocientos mil a que ascendían los derechos de la extracción de trigo de Sicilia, que la ciudad, siendo esenta

* Sobre participación catalana en las empresas navales de los Austrias véase FERNÁNDEZ DURO, *Armada española*; CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I.

de ellos por Reales privilegios, fue satisfaciendo para desempeño de la Real Hacienda.

Después de deteriorada dicha capital por una guerra civil de once años, quando entró a padecer el horroroso sitio de 1697 * puesto por las armas francesas, en cuya defensa gastaron sumas inmensas el Común y los particulares, llevaba expendidos en servicio del Señor Carlos II seis millones trescientas setenta y siete mil quinientas noventa y una libras, once sueldos y trece dineros [32] en donativos, levas y manutención de tercios, socorros de plazas, asistencias de hospitales militares, reparos de fortificaciones, etc. A la verdad, desde los últimos años del reynado del Señor Felipe IV, y en todo el de su hijo y sucesor se excedió a sí misma Barcelona en generosas demostraciones para poner en estado de defensa el Principado, y hacer respetables las armas del Rey contra las repetidas invasiones de la Francia. Sus mismos Magistrados para dar exemplo salían a capitanear las tropas que embiaba la ciudad a importantes socorros.

En 1657 el Conceller III Don Juan de Marimón salió a llevar un socorro al exército del Marqués de Mortara de una Coronela de mil infantes, que en tres días levantó y armó la ciudad a sus costas, a más de otros seiscientos cincuenta hombres que mantenía de otra leva anterior por el tiempo de tres campañas. En 1675 el Conceller III Don Joseph Bover salió de Barcelona con un tercio que levantó la ciudad a socorrer a Gerona, asediada de un exército francés, manteniéndose dicho Magistrado dentro de la plaza durante todo el sitio [33]. Quán extraordinarios e importantes hubiesen sido los servicios y subsidios de aquella capital, claramente lo manifiesta la singularidad con que el Señor Carlos II se esmeró en honrarla y distinguirla entre todas. No contento, pues, con concederle a su Ayuntamiento el honor de la cubertura [34] **, le condecoró con el goce del tratamiento de la Grandeza de España [35], habiendo declarado ya antes que los Syndicos que embiase a la

[32] Esta cuenta la expresa por partidas y servicios el impreso intitulado: *Manifiesto de la Ciudad, 1697*, publicado de orden del Magistrado en el mismo año. También lo comprueban las Reales cartas de gracias, que existen protocoladas en su Archivo Municipal. Es de advertir que cada libra de moneda barcelonesa compone diez reales y veinte maravedises de vellón.

[33] Véase dicho *Manifiesto* del sitio de Barcelona del año 1697, donde se leen especificados estos dos últimos servicios.

[34] Real Privilegio dado en Madrid a 10 de Febrero de 1690, según consta en el A. H. M.

[35] A. H. M.: *Cartes reials originals*, 1690-1699: Real Carta de aviso dada en Madrid a 23 de Junio de 1694, y es la primera en que se dio a los Concejales el tratamiento de *Ilustres*.

* Sobre el sitio de 1697 véase Mas y Montagut, *La relació del siti de Barcelona*, ed. Ros.

** Sobre el privilegio de cobertura véase Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 569; Durán y Sanpere, *El Conseller y sus prerrogativas*.

Corte fuesen en todo tratados como Embaxadores, según la posesión en que estaba de esta preeminencia [36].

Tales esfuerzos y dispendios de valor y liberalidad pudo aún hacer Barcelona en el siglo más decadente que conocieron sus artes, su comercio y navegación, y en los últimos suspiros del reynado más débil y mísero que experimentó la Monarquía Española. Tan cierto es que un pueblo que ha sido rico y poderoso por su industria y actividad, quando no pierde el carácter, las costumbres y la opinión de sí mismo, va retardando su destrucción extrema, para levantarse y rehacerse al primer impulso que reciba. Tal ha sido el que recibió en el benéfico reynado del Señor Felipe V, feliz época de la resurrección de la prosperidad nacional de estos Reynos *, para ser hoy la ciudad más populosa y activa de la Corona, así como antiguamente lo había sido entre las demás de los dominios de los Serenísimos Reyes de Aragón.

FIN DE LA PRIMERA PARTE

[36] A. H. M.: *Lletres comunes originals, 1694:* Carta de oficio del Virrey Marqués de Villena al Ayuntamiento de Barcelona, en 27 de Mayo de 1694.

* Sobre la recuperación económica de Cataluña durante el siglo XVIII véase CARRERA PUJAL, *La Barcelona del segle XVIII*, e *Historia política y económica*; MERCADER, *Els capitans generals*; VILAR, *Dans Barcelone au XVIIIe siècle.*

PARTE SEGUNDA

Del antiguo comercio de Barcelona

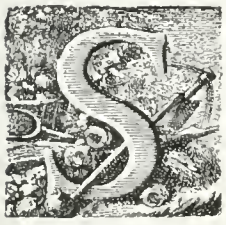
Impiger extremos currit mercator ad Indos,
Per mare pauperiem fugiens, per saxa, per igneis.

HORAT. Epist. I

A. Carnicero la inv. y dibujó. *PP. Moles la grabó en Barcelona 1780*

PARTE SEGUNDA

DEL ANTIGUO COMERCIO DE BARCELONA



I el arte de navegar nació de la pesca, al modo que la guerra se originó de la caza, la marina ha sido en todos tiempos hija del comercio. Los primeros Catalanes, amenazados y perseguidos por los Árabes Baleáricos, empezaron a salir al mar para defender sus propias costas. Familiarizados luego con los riesgos de aquel terrible elemento, tentaron algunas expediciones baxo las banderas de sus insignes Condes contra el país mismo de sus enemigos, y al fin conquistaron islas y costas remotas para enriquecer a su patria. En efecto: aquellas mismas posesiones, que al principio eran sólo objeto de conquista, lo fueron luego después de un gran comercio. Éste acrescentó desde entonces el poder naval, que no es otra cosa que el producto de la misma navegación mercantil. Una Potencia puede de repente poner en campaña grandes exércitos, porque siendo cierto que, componién-

dose de soldados, se forman de toda especie de hombres, éstos se encuentran siempre en la tierra, que es su natural elemento. Pero una gran marina no se forma en un año, y muchas veces ni en un reynado: es obra larga y lenta de una continua navegación y dilatado comercio. Así es como el poder marítimo, las gloriosas empresas y victorias de los belicosos Reyes de Aragón, fueron el fruto de las primeras navegaciones de los Barceloneses, y a su exemplo de la actividad mercantil, que muy temprano animó a las islas y costas de los dominios de la Real Corona.

La Provincia de Cataluña, situada en los confines de la Galia Narbonense, a la orilla del mar mediterráneo, centro entonces de la civilización y de todas las contrataciones [1], debió de ser precisamente la primera de España para recibir las ricas producciones de Oriente, y despacharlas después a lo interior de la Península. Por otra parte, los Catalanes, aprovechándose de las ventajas que proporcionaban las conquistas de las armas Aragonesas, jamás se propusieron otra mira en el establescimiento de sus Colonias que la seguridad, apoyo y extensión de su comercio; así, pues, las expediciones militares cada vez enriquecían su Provincia en lugar de debilitarla. Desde que pusieron el pie en Mallorca, se apropiaron el tráfico de las tres Islas Baleares, despejando los mares desde el cabo de Denia hasta las bocas del Rhódano, entonces infestados por la pyratería de los Sarracenos. Colocados después en Sicilia, Malta, Cerdeña y Peloponeso, se hallaron dueños de las llaves más importantes del Mediterráneo, para abrir desde Barcelona una libre y directa comunicación con el África, Asia, el Archipiélago y la Italia.

Verdad es que, quando los Catalanes empezaron a tentar algunos viages ultramarinos, hallaron la navegación y el comercio muy adelantados, y casi exclusivamente poseídos por las Ciudades marítimas de Italia, que desde el siglo IX freqüentaban la Grecia, y los puertos de Syria y Egypto. Estas circunstancias, muy desventajosas en la apariencia, produxeron conseqüencias muy favorables a los nuevos navegantes. En primer lugar, éstos y sus compatriotas adquirieron, con la comunicación de aquellos estrangeros,

[1] El resto de la Europa era medio bárbaro mientras el Nuevo Mundo estubo sin descubrirse. Todo el comercio del Asia y Africa se hacía por el canal del Mediterráneo, cuyas ciudades fueron las primeras que fundaron los Consulados ultramarinos, las Lonjas o Tribunales de Comercio, los Bancos públicos y los Montes píos. Fueron también los primeros que idearon las letras de cambio, las que inventaron y usaron primero la brúxula, las primeras que escribieron leyes náuticas; ellas subministraron célebres Generales de mar a las Potencias del Norte, ellas en fin produxeron los *Colones*, los *Vespucios*, los *Vezeranis* y los *Cabotos*. Así bien podemos decir que esta laguna mediterránea dio el talento, la industria y la osadía para descubrir y penetrar las inmensidades del Occéano.

ideas claras de policía, y cierta cultura en las costumbres: pues los pueblos que civilizaron a los demás, se ha observado fueron siempre comerciantes. En segundo lugar, los Catalanes, viéndose precedidos por otros concurrentes a unos mismos objetos y mercados, hubieron de competirles a fuerza de economía, inteligencia y actividad.

Desde el principio fundaron su comercio en la máxima, que todavía hoy no han abandonado, de ganar poco, y si es posible, de ganar menos que otras de las naciones competidoras; éstas fueron dos principales causas de su economía y frugalidad. Pero como esta práctica no se podía sostener sin ganar continuamente, de aquí nacieron aquella actividad y ardor en sus empresas; de aquí, aquella emulación y diligencia para anivelarse con los pueblos más adelantados en el comercio marítimo, hasta causar zelos al más poderoso e inteligente, que era Génova; de aquí, enfin, aquellos conatos y sagacidad en estudiar y combinar los usos y prácticas, que seguían para el buen orden de su contratación y administración de la justicia los puertos mercantiles del Levante, recopilándolos en su lengua patria. Esta compilación, extendida por los antiguos prácticos Barceloneses, ha sido el primer Código de Jurisprudencia marítima que conoció la Europa en la edad media, y que fue observado por más de quatro siglos como base o derecho común de la Judicatura Consular, desde el Báltico hasta Constantinopla.

Este precioso monumento de legislación mercantil, así como otros reglamentos e instituciones antiguas de los Barceloneses, son un perpetuo testimonio de que el tráfico, haciendo de día en día visibles progresos en sus manos, había contribuido a pulir las costumbres y ensanchar las ideas de aquellos ciudadanos, introduciendo sabias reglas de policía, justicia y humanidad. En efecto: mediante una freqüente comunicación con tantas naciones diversas, era forzoso que Barcelona y sus habitantes hubiesen perdido gran parte de rudeza de aquellos siglos, y toda la ignorancia e inhospitalidad de las instituciones feudales. El comercio hizo que el conocimiento de las costumbres de todas las naciones que freqüentaban aquella Capital, o eran freqüentadas por sus ciudadanos, le proporcionase ser la primera Ciudad de España que adquirió loables reglas de policía después de la irrupción de los Moros: así fue la que perfeccionó más temprano todos los ramos de su gobierno municipal. Por esto, un gran Político ha dicho que si el comercio corrompe alguna vez las costumbres puras, también suaviza siempre las costumbres bárbaras.

Quando los Barceloneses se arrojaron a navegar a las escalas de Levante y Berbería, el mediterráneo se hallaba dominado por el pabellón de tres Ciudades opulentas, con cuyas flotas circulaba entonces todo el comercio conocido. Venecia, Génova y Pisa se disputaban la gloria, la pericia, el poder y las riquezas. Veamos con qué pasos llegaron a este grado de consideración y prosperidad.

LIBRO PRIMERO

Del origen y progreso del Comercio marítimo

Se arruina el comercio en Occidente por los Bárbaros

DESPUES de la destrucción del Imperio Romano, uno de los efectos de aquella general calamidad fue la aniquilación del comercio *. Así es que los Bárbaros, al principio, sólo lo miraron como objeto de sus pyraterías, y quando quedaron establescidos pacíficamente en sus conquistas, no lo honraron más que a la agricultura y a las demás profesiones de un pueblo vencido. De allí a poco tiempo desapareció todo comercio en Europa: porque la Nobleza, que reynaba u oprimía en todas partes, jamás reputó a este esfuerzo de la industria humana y móbil de la felicidad pública, por digno de sus cuidados ni protección. Y, como por ora parte, el primer efecto del establescimiento de los Bárbaros en el Imperio fuese dividir las naciones que el poder Romano había consolidado, la Europa, destrozada en una multitud de Estados diferentes, careció por muchos siglos de toda comunicación entre sus diferentes pueblos. Los pyratas cubrían los mares haciendo muy peligrosa toda navegación, y quando se arrivaba a puertos estrangeros, había pocos socorros que esperar, y sí mucho que temer de la ferocidad de los hombres. En aquellos tiempos se establescieron los derechos

* Sobre los temas generales referentes a la economía del Mediterráneo en la Edad Media, véanse las obras básicas de SCHAUBE, *Storia del commercio*, y HEYD, *Histoire du commerce*, y las obras más recientes de CIPOLLA, *Money, Prices and Civilization*; BAKER, *Medieval Trade Routes*; LEWIS, *Naval Power and Trade*; LOPEZ, *Les influences orientales*; DOEHAERD, *Mediterranée et Economie Occidentale*; SAPORI, *Studi di Storia Economica*. Una excelente visión de conjunto y una copiosa bibliografía en RUNCIMAN, *Byzantine Trade*; POSTAN, *The Trade of Medieval Europe: the North*, y LOPEZ, *The Trade of Medieval Europe: the South*, caps. III, IV y V, respectivamente, del vol. II de la «Cambridge Economic History». Véase también LOPEZ-RAYMOND, *Medieval trade in the Mediterranean world*, que contiene una rica colección documental cuidadosamente anotada y una selecta y abundante bibliografía.

insensatos de naufragio y estrangería: porque los Príncipes de entonces, persuadidos de que entre ellos y los forasteros no existía vínculo alguno del derecho de gentes que los uniese, creían no deberles por una parte ninguna especie de justicia, y por otra, ninguna suerte de caridad.

Estos arbitrios miserables e inhumanos fueron al principio dictados por la necesidad a unos Señores pobres, que no pudiendo sacar provecho de sus vasallos y tierras, destituidas de agricultura, artes y comercio, sacaban partido de los escollos y tempestades: esto es, de las desgracias del género humano. Así, pues, la mayor parte de los habitantes de Europa, oprimidos por todas estas trabas, y encerrados en el parage donde la suerte les había fixado, ignoraban la situación, el clima, las producciones y hasta el nombre de los países distantes. Ahora, pues, en un estado tan salvaje, ¿podía el Occidente conservar alguna industria ni ocuparse en las artes? Verdad es que los Wisigodos en España, y los Lombardos en Italia, fueron un poco más ilustrados, después que, atajados y defendidos por los mares y montañas, se arraigaron y fortificaron en sus conquistas.

En el siglo séptimo la Europa era pobre e ignorante, y desconocía las comodidades de la vida, y los regalos del luxo. La prueba más convincente de la pobreza de los pueblos en aquel tiempo es que las contribuciones se exigían en frutos. Ninguna ciudad cultivaba entonces el tráfico que consiste en transportar las producciones de una nación a otra: y a la verdad bien podemos asegurar que, quando esta especie de comercio se ignoraba, se desconocían todas las demás. Por aquel tiempo sólo Constantinopla, que tuvo la fortuna de libertarse del furor destructivo de los Bárbaros, supo conservar el conocimiento de las artes y descubrimientos antiguos, el gusto de la pompa y magnificencia y un constante aprecio del luxo y producciones del Asia. En efecto: siempre continuó su comercio, no sólo con las islas del Archipiélago, costas de la Syria y Asia Menor, sino con el puerto de Alexandría, antiguo canal por donde se derramaban a Europa las preciosas mercancías de Oriente, que venían por el mar roxo. Pero quando a últimos de aquel siglo el Egypto fue despojo de los Sarracenos, la industria de los Griegos descubrió, para indemnizarse de aquella pérdida, nuevo conducto para traer a su Capital las riquezas de la India: éste fue el Ponto Euxino, entonces poblado y activo. En él los navíos Griegos aguardaban las mercancías que baxaban del Asia. Éstas se conducían por el Indo arriba hasta el parage donde dexa de ser navegable; desde allí se acarreaban hasta el Oxo, por cuya corriente baxaban al mar Caspio; de aquí entraban en el

Wolga, y subiendo este caudaloso río, se conducían por tierra al Tánais, o Don, que desemboca en el mar de Zabache, y forma lo que antiguamente se llamó *Palus Moeotis*, y se conoce por mar de Azow. Éste fue, por mucho tiempo, uno de los rumbos del comercio y comunicación entre aquel gran continente del Asia, siempre rico en dones de la naturaleza, y el de Europa, entonces asolado por sus propios habitantes.

Renacimiento del comercio en Italia

Las Provincias de Italia fueron las primeras que empezaron a repararse de las pasadas calamidades ocasionadas por las inundaciones de los Bárbaros, destructores del Imperio Romano, adquiriendo alguna idea de gobierno regular, y cierto gusto por las comodidades de la vida civil. Este movimiento y actividad se debieron en gran parte a la independencia a que se elevaron poco a poco las Ciudades marítimas de aquella península. Desde luego, las ventajas de esta libertad excitaron la industria humana, e hicieron revivir el espíritu de comercio, y la navegación se restauró. Constantinopla, en el siglo octavo, era el emporio general a donde acudían algunos mercaderes Italianos, como Amalfitanos, Anconitanos y otros, que no sólo hallaban en aquella capital favorable acogida, sino tales privilegios y distinciones, que les brindaban a un comercio muy ventajoso y lucrativo; de modo que, al mismo tiempo que tomaban las preciosas mercadurías de la India, se surtían de exquisitas manufacturas griegas, que eran reliquias de las artes antiguas, o imitación de las estofas de seda asiáticas.

Por los puertos de Syria

Pero la perspicacia de los Italianos, viendo que el largo y penoso rumbo por donde venían a sus manos las producciones de Oriente, las hacía raras y aumentaba excesivamente su precio, descubrió otros conductos más breves para hacerlas llegar con más abundancia, prontitud y conveniencia. Desde entonces, sus mercados fueron Trípoli, Baruth y otros puertos de la Syria, a donde baxaban las mercadurías atravesando los arenales desde Palmyra, cuyas ruinas aún hoy respiran su antigua opulencia. Mas como después de la destrucción de esta ciudad sufriesen las caravanas algunas variaciones, fixaron su almacén general en Alepo, que por el puerto de Alexandreta se abrió un nuevo canal para el mediterráneo. Aquel rumbo, que tampoco

fue desconocido de los antiguos, se tomaba de esta suerte: los bastimentos indios, saliendo de diferentes costas del Asia, se internaban por el golfo Pérsico, y embocando el Eufrates, depositaban sus cargamentos en Balsora [1]; desde allí subían con barcos de otra construcción aquel caudaloso río, comunicándose por el Tigris hasta Bagdad, desde cuyo depósito se transportaban los géneros y efectos al mercado general, que fue Palmyra, y después Alepo.

Por los puertos de Egypto

Sin embargo, este rumbo, que no dexaba de ser prolixo y las más veces peligroso, lo pareció más desde que los Soldanes de Egypto restablecieron el comercio con la India por el golfo Arábigo, o mar roxo. Desde aquel punto, algunos navegantes y mercaderes Italianos, perdido ya el primer horror a los Sarracenos y resueltos a sufrir las injurias y vexaciones de aquellos Mahometanos, empezaron a frecuentar en derechura el puerto de Alexandría [2], antigua puerta del comercio del Asia, que las guerras y conquistas de aquellos nuevos Sectarios habían tenido cerrada más de siglo y medio. Desde aquella época, empezando el Egypto a poseer las producciones de aquel remoto país, chupó las riquezas de todos los demás haciendo a sus Soldanes los Príncipes más poderosos de aquel tiempo. Los Sarracenos, pues, dueños del África, de la Syria, Arabia, España e islas principales

[1] Balsora o Bassora es una grande ciudad fundada por el Califa Omar en el año 641 de Jesu-Christo, después de haber conquistado el Egypto, la Syria y parte de la Persia. Está situada a 15 leguas más abaxo de la unión del Tigris y el Eufrates, y a igual distancia del golfo Pérsico, adonde desaguan ambos ríos.

El puerto de Bassora, que ofrece a los navíos de todos los portes un surgidero seguro y cómodo, llegó a ser, conforme a las miras de su fundador, un emporio célebre. Las mercaduría de Europa llegaban allí por el Eufrates, que dista como quatro jornadas de Alepo, y las del Indostán y la China por el golfo.

Esta ciudad ha sido siempre venerada entre los Mahometanos como un lugar sagrado, a causa de los muchos sepulcros de sus santones y mártyres, y por esto no fue permitido a los europeos en muchos siglos comerciar en ella.

[2] Alexandro Magno, viendo la actividad e inteligencia de los Egypcios, y la ventajosa situación de un país colocado entre dos mares, de los quales el uno era la puerta de Oriente y el otro la del Occidente, formó el proyecto de establecer la Corte de su Imperio en Egypto, y hacerla centro del comercio del universo. Con este fin fundó la ciudad de Alexandría, pero su muerte desconcertó este magnífico plan.

Sin embargo, Ptolomeo, su sucesor, lo siguió en parte, mandando construir en el Mar Roxo el puerto de Berenice para recibir las mercaduría de la India, desde donde se conducían al Nilo por un canal, sacado de uno de los brazos del río, que había hecho fabricar con varias esclusas de ingenioso artificio hasta llegar a Alexandría. Esta sobervia obra se fue arruinando insensiblemente. Al fin se suplió su falta construyendo en los desiertos áridos y secos que se atraviesan para llegar desde el Mar Roxo al parage desde donde se baxa por agua hasta Alexandría, varias cisternas y mesones donde los viageros y caravanas paraban con sus camellos. En este estado siguió después la conducción del comercio oriental, así en tiempo de los Califas Fatimitas como de los Soldanes Korasmines y Mamelucos.

del mediterráneo. tubieron en sus manos el mayor tráfico que se había conocido desde los Carthagineses y Athenienses. Bien es verdad que esta ventaja más se debe atribuir a la extensión y naturaleza de sus posesiones, que a las luces y esfuerzos de su gobierno.

Desde entonces, la necesidad de resistir los insultos de los Árabes de África y de España, que invadían las costas de la Calabria, la Toscana y la Liguria, y la de arrojarles de sus islas adjacentes, resucitó la marina en el medio día de la Europa, así como las excursiones de los Normandos la hicieron nacer en el Norte. Muy temprano, algunas Ciudades de Italia empezaron a tener baxeles propios, y este principio de navegación dio algún movimiento al tráfico marítimo desde el siglo IX. La Italia, pues, baxo el reynado de los Longobardos, no presenta monumento alguno de contratación naval, y sólo se empiezan a traslucir algunos vestigios de ella baxo el gobierno de los Reyes Franceses [3], aunque apenas salía de la esfera del Adriático y costas del Peloponeso.

Los Venecianos, primeros navegantes

Mas a principios del siglo IX hallamos que los Italianos cultivaban ya el tráfico de la importación y exportación, ofreciéndonos la historia varios monumentos de la navegación mercantil [4]. Y es presumible que los primeros que empezasen a transportar mercadurías, y entablar contratación en países transmarinos, fuesen los Venecianos; pues, aunque los moradores de sus islotes no conociesen en el siglo VI otro trato que el de la sal con sus confinantes, a que se reducían todos sus provechos [5], ya más industrioso aquel pueblo, con el transcurso de los tiempos, se dedicó con tal desvelo y constancia al comercio externo, que casi fue el único que importaba a Italia todo lo más raro y precioso que producía o fabricaba el Oriente. Consta, pues, que mientras Carlo-magno visitaba aquella península, sus Grandes se habían detenido en Pavía para ver las ricas mercadurías orientales que

[3] Baluze: *Capitularia*, I, cols. 425, 431, 755 y 967. Entre las acciones a las Leyes Longobárdicas, se halla un Capitular de Carlo-Magno: *De negotiatoribus qui partibus Sclavorum et Avarorum* (Esclavonia y Hungría) *pergunt, quousque procedere cum suis negotiis debeant.*

[4] En los *Anales Bertinianos*, hablando de los años 820, se lee: *In italico mari octo naves Negotiatorum de Sardinia Italiam revertentium a pyratis aptæ et demersæ sunt.*

[5] Castodoro: *Opera omnia*, lib. XII, epístola XXIV, hablando de los primeros Venecianos en el siglo VI, dice: *Cum in Salinis exercendis tota contentio esset: et inde eis fructus omnis enasceretur, et paupertas ibi cum divitibus sub æqualitate conviveret.*

los Venecianos acababan de traer de Levante [6]. En efecto: ellos eran entonces los que sobresalían en el tráfico y navegación a costas remotas, principalmente a las de Syria, y después de Egypto, según se deduce de la historia de la translación del cuerpo de San Marcos a Venecia. Este cuerpo fue robado en Alexandría, en el año 828, por unos mercaderes Venecianos, que habían aportado a dicho emporio con una flota de diez naos cargadas de varias mercancías propias de Europa [7].

Esta facilidad de los Venecianos para dilatar su comercio, provenía en parte de su posición marítima, y en parte de las alianzas y otras correspondencias que siempre mantuvieron con los Griegos, como lo testifica su primer Cronista Dandulo. Amás de esto, véase la prudencia y previsión que mostraron después en todas las paces y tratados que ajustaron con los Emperadores de Alemania, y demás Reyes de Italia, estipulando siempre una recíproca salva guardia y protección entre los comerciantes respectivos, a fin de mantener segura, libre y expedita su contratación [8]. Todos estos objetos, sin embargo, no eran los únicos que llenaban las miras de aquellos activos Isleños: el tráfico de los esclavos era también un ramo nuevo y lucroso de su comercio a fines del siglo IX [9].

Los Amalfitanos fueron los segundos

El segundo pueblo de Italia que se dio a conocer más temprano, si no fue el primero, fueron los Amalfitanos, no inferiores a otro alguno en industria y actividad, ni en la importancia y extensión de su comercio. Consta que en el siglo IX partieron con sus mercancías a establescer factorías en Taranto, desde donde comunicaban con la Grecia, pues quando habla Luitprando de los géneros preciosos que se introducían en Italia de los países estrangeros, dice que estas mercadurías venían por el conducto de los comerciantes de Venecia y Amalfi, quienes, con los retornos de los granos y

[6] MURATORI: *Antiquitates*, II, Dissertatio XXV. En dicha Disertación se leerán estas palabras del Monge Sangallense: *Magnates modo de Papia venerant, ad quam nuper Venetici de tramsmarinis partibus omnes orientalium divitias advecturant.*

[7] MURATORI: *Scriptores*, XII, p. 170,

[8] MURATORI: *Antiquitates*, II, Dissertatio, XXX, p. 883. Así se expresa en un Diploma del Emperador Othón II: *Negotia inter partes fiant, et liceat dare quæcumque inter eos convenerit, sine aliqua violentia aut contrarietate; ita ut æqua conditio utrarumque partium negotiatoribus conservetur.*

[9] MURATORI: *Scriptores*, XII, p. 160. La Crónica de Dandulo refiriendo las cosas de la República de Venecia pertenecientes a los años 878 dice:

Quo tempore mercatores Veneti, lucri cupidi, a pyratis et latrunculis mancipia comparabant, et transfretantes, de eis commercium faciebant.

frutos que sacaban de la Lombardía, llevaban la subsistencia a su propio país. Así, la comunicación directa con los puertos de Alexandría y Antioquía, y el vivo comercio de economía cultivado por un gran número de expertos mercaderes y navegantes Amalfitanos, hicieron de su Ciudad uno de los emporios más opulentos, y de los puertos más frecuentados que tenía ya el Occidente en el siglo undécimo. En una palabra, era un mercado igualmente abierto para el Africano y el Árabe que para el Indio y el Siciliano [10].

Ya quando llegaron los primeros Cruzados a la Palestina, encontraron muchas mercadurías de Europa, desconocidas hasta entonces en la Syria y Egypto, que habían sido llevadas por los Amalfitanos, quienes, según parace, fueron los primeros a emprender aquella navegación con géneros de Occidente, que sirvieron de un gran socorro para abastecer el exército Christiano [11]. Su comercio y navegación irían creciendo y dilatándose por varias partes, pues ya en el siglo XII su tráfico en Sicilia era tan brillante, que la ciudad de Palermo, entre las cosas más recomendables que ofrecía a la vista y curiosidad de los viageros, contaba el barrio de los mercaderes Amalfitanos, por la abundancia y riqueza de sus mercadurías, exquisitas ropas y vestidos de todos los colores y precios, así de lana como de seda, que tenían expuestos al público [12].

Los Anconitanos fueron los terceros

También los Anconitanos, pueblo célebre del estado Pontificio en la costa del Adriático, merecen un lugar muy distinguido en los Anales mercantiles de Europa. Por aquellos mismos tiempos se habían hecho famosos mediante su tráfico y navegación a Oriente, de suerte que sus progresos,

[10] Muratori: *Scriptores*, V, p. 267. Véase lo que Guillermo Apulo escribía de la opulencia y contratación de la ciudad de Amalfi en el siglo XI:

Urbs hæc dives opum, populoque referta videtur,
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro.
Partibus innumeris, ac plurimus urbe moratur
Nauta, maris cœlique vias aperire peritus.
Huc et Alexandri diversa ferantur ab urbe,
Regis et Antiochi. Hæc freta plurima transit.
Hic Arabes, Indi, Siculi, noscuntur et Afri.
Hæc gens est totum prope nobilitata perorbem,
Et mercanda ferens, et amans mercada referre.

[11] Guillermo de Tiro: *Belli Sacri Historia*, lib. XVIII, después de haber descrito el asiento de la ciudad de Amalfi, prosigue: *Hujus Regionis habitatores primi merces peregrinas, et quas Oriens non noverat, ad supranominatas partes (hac est, Regnum Hierosolymorum, Syriam, et Ægyptum) lucrifaciendi causa inferre tentavereunt. Hæc ab Amalfitanis acta ante receptam, anno 1099 Hierosolymam a Christiano exercitu.*

[12] Muratori: *Scriptores*, VII, p. 257. Hugo Falcando dice lo siguiente sobre lo que ofrecía Palermo en el año 1189:

Amalfitanorum continet Vicum, peregrinarum quidem mercium copia locupletem, in qua vestes diversi coloris ac prætii, tam sericæ quam de gallico contextæ vellere, emptoribus exponuntur.

habiendo excitado los zelos y rivalidad de los Venecianos, que nunca dexaron prosperar ningún puerto estrangero en su golfo, suscitaron largas y porfiadas guerras con estos Republicanos, cuya superioridad de fuerzas marítimas cortó el curso próspero de sus débiles competidores. Así, pues, la ciudad de Ancona, aunque a la sombra de un gobierno libre, continuó algún comercio en los tiempos posteriores; dexó de hacer figura en el systema naval de la Europa una vez entrado el siglo décimo quarto.

Después, los Pisanos y Genoveses

Aunque consta por algunos monumentos históricos [13] que los Pisanos, por los años de 971. tentaron una expedición en Calabria, es también verdad que ellos y los Genoveses, contrarrestados por los Árabes de Sicilia, Córcega, Cerdeña y Mallorca, que les tenían interrumpida la navegación, y amenazadas sus costas con freqüentes invasiones [14], salieron más tarde al mar, bien que no quedaron inferiores en pericia naval y actividad mercantil. A principios del siglo XI no sólo cultivaban ya el comercio estas dos naciones, sino que tentaron algunas empresas de corso, y empezaron a aprestar esquadras contra los Sarracenos. En el año 1016, una armada combinada de Pisanos y Genoveses recobró a la isla de Cerdeña, y desde entonces su navegación creció con tal rapidez, que para la primera expedición de los Cruzados pudieron aprontar considerables socorros que despacharon a la Palestina, con cuyo auxilio se tomó a la ciudad de Jerusalén, Cesárea y Laodicea.

A mediados del siglo XI era Palermo un puerto abierto a los mercaderes de Pisa [15], de los quales era también freqüentado el Reyno de Túnez. Y era ya entonces tan grande el poder naval de esta nación que, con motivo de algunas vexaciones e insultos hechos a sus naves y súbditos de aquellas partes de Berbería, aprestó un armamento contra aquel Rey Africano, con cuyas fuerzas fue sitiado y combatido en su misma Capital, la que fue tomada y asolada por el sitiador en el año de 1035 [16]. El comercio era entonces recíproco entre todas las naciones de qualquiera secta o casta que

[13] Muratori: *Scriptores*, VI. Véase la *Chronica varia Pisana*.

[14] Después que los Sarracenos por los años de 1002 se apoderaron de Cáller en Cerdeña, invadieron a Pisa, y la tomaron en 1005. También consta que en el año 1012 un formidable armamento de los Arabes de España desembarcó en Pisa y la destruyó.

[15] Schottus: *Hispaniæ Illustratæ*, III, Malaterra, lib. II, cap. XXXIV.

[16] Muratori: *Scriptores*, VI. *Chronica varia Pisana*, p. 163.

fuesen, de modo que Puerto-pisano estuvo abierto a todos los Africanos y Asiáticos [17], cuya indistinta correspondencia y universal comunicación acrescentaron a un grado tan alto la opulencia de aquella Señoría, que las riquezas de los Pisanos se reputaron por las mayores de aquellos tiempos, y aun se tomaron en proverbio [18]. En efecto: quando por los años de 1114 salió de Pisa el armamento de los Cruzados contra los Moros de Mallorca, el qual constaba de más de trescientas velas, ¿quién duda que el poder y las riquezas de aquella ciudad no eclipsasen a las demás ciudades comerciantes? Y si hemos de creer el testimonio de los antiguos anales, en el siglo XII había de tal manera crecido el poder marítimo de los Pisanos y Genoveses en Oriente, que los Emperadores de Constantinopla se vieron obligados a pagar tributo anual a estas dos naciones.

Desde fines de aquel siglo fueron tan enormes las ganancias que hacían algunas ciudades de Italia, señaladamente las marítimas, por medio del comercio y las fábricas de lana y seda, que su poder recibió de día en día un incremento maravilloso. Sobre todo Venecia, que había sido la primera que con mayor actividad se dedicó a la navegación más lucrosa, consiguió apropiarse en algún modo el tráfico de las aromas y especias por la vía de Alexandría. Luego los Genoveses y Pisanos, émulos de la industria y progresos de los Venecianos, entablaron un comercio directo de especiería por los puertos de Suria y Egypto. Pero esta concurrencia excitó, luego, la rivalidad, y de aquí los odios, rompimientos y porfiadas guerras, que después de haber debilitado a unas y otras, y arruinado a Pisa, sólo dexaron reanimarse a Venecia y Génova como dignas competidoras para guardar el equilibrio en el mediterráneo.

Efectos de las cruzadas a Palestina

De todos modos, siempre habremos de confesar que lo que había antes dado el principal impulso al poder marítimo de estas tres ciudades, fue una revolución que acaeció en la política y costumbres de la Europa. Tal fue la época de las Cruzadas a la Tierra Santa: cuyas inmensas expediciones contribuyeron a aumentar las riquezas y actividad de los puertos de

[17] Muratori: *Scriptores*, V, p. 360. El Monge Donizo, que escribía en 1115 la vida de la Condesa Mathilda, reprehende con acrimonia la comunicación de los Pisanos con tantos Infieles, en estos tres versos:

Qui pergit Pisas, videt illic monstra marina.
Hæc urbs Paganis, Turchis, Lybicis, quoque [*Parthis*
Sordida, Chaldæi sua lustrant littora tetri.

[18] Mabillon: *Annales, Ariulfo*, en el Elogio del Abad Anscherio, dice: *notior Urbanis, et ditior ille Pisanis.*

Italia. En efecto: son muy visibles los buenos efectos que estas empresas sagradas produxeron para los adelantamientos del comercio y de las artes en Europa.

La primera Cruzada acaudillada por Gofredo de Bullón, fue conducida por tierra hasta Constantinopla, atravesando la Esclavonia y la Ungría, en cuyo largo y penoso viage padescieron indecibles trabaxos y pérdidas los exércitos. Pero las otras expediciones que se hicieron, instruidas por la triste experiencia de la primera, abandonaron aquella peligrosa ruta, prefiriendo su viage por mar. Venecia, Génova y Pisa provehían los baxeles de transporte para conducir las tropas, los cavallos, los equipages, y todo el tren militar de los Cruzados, que baxaban de todos los países de Europa a embarcarse en sus puertos. Las grandes sumas que estas ciudades adquirieron con los fletes de sus inmensos comboyes, no fue la parte más considerable de los beneficios que sacaron de aquellas guerras sagradas: los asientos de las provisiones y municiones que ajustaban para los armamentos fueron el ramo más importante de sus provechos. Mientras las tropas se internaban en la Palestina, las esquadras de aquellas tres Repúblicas guardaban la costa, y provehían a los exércitos de todo lo necesario; de este modo las ganancias exorbitantes de unos ramos tan lucrativos de navegación se refundieron en dichas tres manos.

Concesiones de los Príncipes Latinos

Agréguese a esto que los felices sucesos que tubieron al principio las armas de los Cruzados en Palestina, acarrearon a estas ciudades mercantiles ventajas aún más sólidas y duraderas. Los Príncipes Christianos, reconocidos a los servicios de estas tres naciones, les dieron la más favorable acogida y protección en los nuevos Estados que acababan de conquistar o fundar en la Syria, distinguiéndoles con extraordinarios privilegios. Los Pisanos recibieron de Tancredo, Príncipe de Antioquía, un aloxamiento en Laodicea, y un barrio en la ciudad de Antioquía [19]. Del mismo Príncipe hubieron otra concesión para tener barrio en Laodicea, y para que sus naves y galeras fuesen esentas y libres de toda imposición [20]. Amalarico, Rey de

[19] Muratori: *Antiquitates*, II. Dissertatio, XXX, trahe todos los Privilegios concedidos a los Pisanos, cuyos epígrafes copiaremos aquí. El del primero dice así: *Tancredi Principis Antiocheni Charta qua Pisanis pollicetur locum in urbe Laodiceæ, et vicum unum in civitate Antiochiæ concedit. Anno 1108.*

[20] *Ibid.* El epígrafe de esta otra Carta dice

Jerusalén, por su carta del año 1169 les concede franquicia de comercio en todo lo que se conquistare en Egypto, y la facultad de tener en Babylonia Juzgado nacional, iglesia, casas, horno, molino y baños junto a la Lonja de los mercaderes. La misma gracia les concede en los lugares de *Caharia* y de *Rassit*, otorgándoles la pensión de mil besantes annuales, hasta que los estableciese en Alexandría, Damiata y Tamnis [21].

Después, en el año 1170, Boemundo, Príncipe de Antioquía, concedió a los Pisanos cierto terreno en el puerto de Laodicea para fabricar una casa, y les hizo donación de otra en Antioquía. Eximióles además del derecho de estrangería y de naufragio, haciéndoles asimismo gracia de la mitad de los derechos impuestos sobre las naves que entraban y salían de los puertos de aquel Principado. También les concedió el privilegio de ser juzgados en sus querellas y litigios por su tribunal propio, exceptuando aquellos casos en que estubiesen mesclados los súbditos del Príncipe, pues entonces la causa debía avocarse a la Corte Regia [22]. Algún tiempo después, Balduino, Rey de Jerusalén, les otorgó otro privilegio, por el qual les concedía una plaza en el puerto de Ptolemayda, con facultad de construir unas casas y soportales para sus ferias y mercados. Cinco años después, Raymundo, Conde de Trípoli, les concedió dentro de su Capital, y por todos sus dominios, franquicia de derechos en la importación y exportación de sus mercadurías, así por mar como por tierra, y asimismo la esención de poder tener en dicha Ciudad Juzgado nacional sin apelación, menos en las causas de trahición y homicidio.

Como en la defensa de Tyro contra las armas del Saladino, los mercaderes Pisanos residentes en aquella plaza baxo la denominación de Compañía de los *Umilios* hubiesen hecho singulares servicios a Conrado, hijo de Guillermo, Marqués de Monferrato, obtuvieron de aquel Príncipe varias

de esta suerte: *Tancredi Principis Antiocheni Charta qua Pisanis vicum unum in Civitate Laodiceæ, eorumque navibus et galeis immunitatem et libertatem concedit. Anno 1108.*

[21] *Ibíd.* El epígrafe de esta concesión dice así: *Amalaricus Hierosolymorum Rex multa jura, commodo et proventus Pisano populo pollicetur. Anno 1169.*

[22] *Ibíd.* MURATORI trahe a la larga estos cinco Diplomas. El primero lleva esta expresión en su epígrafe: *Privilegium Boamundi III Principis Antiochiæ concessum Archiepiscopo et Populo Pisano. Anno 1170*

El segundo dice así: *Diploma Balduini IV Hierosolymorum Regis, quo Pisanis plateam quamdam donat in civitate Achon sive Ptolemaydæ. Anno 1182.*

El tercer Diploma está rotulado de esta suerte: *Amplissima immunitas, aliaque jura Pisanis concesa à Raymundo Comite Tripolitano. Anno 1187.*

El quarto trahe este epígrafe: *Conradus Guillelmi Montisferratensis Marchionis filius multa jura concedit Societati Umiliorum Pisanorum in civitate Tyri et aliis locs. Anno 1188.*

El quinto privilegio concedido a los Pisanos empieza así: *Guido Hierosolymorum Rex jura ac privilegia omnia ad Pisanum Populum in civitate Tyri spectantia corroborat, et amplificat. Anno 1139.*

gracias en virtud de un privilegio que expidió en el año 1128, por el qual les concede un horno en la calle de San Juan, con sus derechos y pertenencias, y fuera de la ciudad les hace donación de las casas de Zoje con sus anexos, y en el término de ella de otras nueve, con todas sus pertenencias por juro de heredad, sin ningún censo, carga ni tributo. Por los años de 1189, Guido de Lusiñán, Rey de Jerusalén, confirmó y amplió todos los fueros e inmunidades que pertenecían a los Pisanos en la ciudad de Tyro, como eran su tribunal propio, el consulado, la lonja, las casas, plazas, posesiones, esención de los derechos de naufragio y estrangería, el uso de pesos y medidas nacionales y la facultad de cerrar con cadena su barrio. Esto mismo fue confirmado después por Conrado Príncipe de Tyro, e Isabel, su esposa, en 1191; todo lo qual después corroboraron Rapino, Príncipe de Antioquía, y la Condesa Helvia, con otras nuevas franquezas en todos sus Estados, según el diploma que expidieron en el año 1216 [23].

Al mismo tiempo a los Venecianos

De la misma importancia y antigüedad son las concesiones que los Venecianos y Genoveses merecieron de la munificencia y reconocimiento de aquellos Príncipes Latinos, cuya dominación en Palestina se arraigó con los auxilios marítimos de aquellas dos naciones. Después de la toma de Jerusalén, la armada de Venecia, que tanto sirvió en aquella conquista, se restituyó a su patria, satisfecha con el privilegio de las inmunidades que el nuevo Rey Gofredo acababa de concederle en el año 1100 [24]. Balduino, once años después, en agradecimiento al socorro del Dux de Venecia, Oordelafo Faledro, que le embió un armamento de cerca cien velas, con cuyas fuerzas tomaron los Christianos la plaza de Sidón, concedió a la Nación Veneciana, entre otras varias franquicias en el Reyno de Jerusalén, el privilegio de tener en la ciudad de Ptolemayda capilla, barrio, plaza de mercado, juzgado nacional y también pesos y medidas propias [25].

Los socorros de los Venecianos continuaron con tanto vigor y fueron de tanta importancia para el progreso de las armas de los Latinos en Syria, que, por consejo y convenio general de los Grandes y caudillos de los exércitos Christianos, que se tuvo en Ptolemayda en el año 1118, se resolvió que

[23] Véase la cita y nota antecedente.
[24] Muratori: *Scriptores*, XII, p. 258.
[25] *Ibíd.*, p. 264. Tal es la expresión de la concesión: *Ecclesiam, Rugam, Plateam, ponderа et mensuras ac merum et mixtum imperium inter Venetos in Achon residentes.*

en todas las ciudades que en adelante se conquistasen, se concedería a la Nación Venecíana una calle o barrio franco, con la facultad de tener Iglesia propia, baño, horno, pesos y medidas, así de áridos como de líquidos. Además, se la prometieron una pensión anual de la aduana de Tyro hasta trescientos besantes, el derecho de ser juzgados sus individuos según sus leyes nacionales y la tercera parte de las ciudades de Tyro y Ascalón, con todas sus pertenencias, en el caso que estas dos plazas cayesen en manos de los Christianos, reservándose el Rey Balduino las dos restantes terceras partes, pero con la condición que para la defensa de aquellas adquisiciones los gastos se debían repartir a prorrata. Estas estipulaciones se cumplieron, pues, rescatado el Rey del cautiverio de los Musulmanes, en cuyo poder estuvo seis años, confirmó las referidas gracias, por su Real Diploma dado en Ptolemayda en el año 1130, en el qual añadió la esención del derecho de naufragio y de estrangería [26].

Y también a los Genoveses

Los mismos privilegios, a poca diferencia, obtuvieron los Genoveses de los Príncipes Christianos que se establescieron en Asia. Los anales de Caffaro, que son los monumentos históricos más antiguos y auténticos de aquella República, hacen alguna mención de la ventajas que consiguió en la Syria su nación para el establesiimiento y esenciones de sus flotas y mercaderes, cuyas particularidades dexamos de referir individualmente para evitar prolixidad, mayormente siendo dichas adquisiciones casi conformes en todo a las de los Pisanos y Venecianos.

Si nos hemos extendido con alguna individualidad sobre el origen y naturaleza de las concesiones que merecieron en Oriente aquellas tres naciones, ha sido para demostrar más claramente la segunda parte de las ventajas que produxeron las Cruzadas a favor del comercio y marina de los Italianos, de cuyo exemplo y actividad recibió el primer impulso el tráfico de los demás pueblos del mediterráneo, y las primeras nociones de las artes, el luxo y de las comodidades de la vida el resto de la Europa, cuyas costas hasta entonces sólo habían sido pobladas de pescadores o pyratas. Además, muchas de las gracias que se comprehenden en aquellas con-

[26] *Ibíd.*, p. 270 y 275. El Diploma de Balduino II empieza así:

In nomine sanctæ et individuæ Trinitatis Patris et Filii et Spiritus Sancti. Amen.

Hæc sunt conventiones quas Balduinus Rex Hierusalem Latinorum secundus fecit S. Marco, et Domino Michaëli (era el Dux Miguel Vitali) *suisque successoribus, etc.*

cesiones, así en su especie como en la forma, son semejantes a las que posteriormente los Catalanes obtuvieron en Levante, Berbería, Sicilia, Sevilla y otras partes. Así no parecerá acaso tan menuda esta detención y tan impertinente en unas Memorias históricas del comercio, que no deben contener elementos políticos, ni especulaciones del arte, extendidas con una concisión magistral y sentenciosa, sino los hechos, los estylos, las costumbres, los orígenes, y las alteraciones en aquellos puntos que forman épocas para los anales mercantiles, a fin de poder comparar los siglos, los usos y las naciones.

Tales fueron los principios y fundamentos del comercio en el mediterráneo; tales, el origen y la prosperidad de la marina de Génova, Pisa y Venecia, cuyas flotas señoreaban los mares por medio de nuevos establecimientos y conquistas, quando los Barceloneses empezaron, a principios del siglo XIII, a tentar viages ultramarinos y a llevar su nombre a las escalas de Levante y Berbería. Por consiguiente, vamos a ver, desde ahora, quáles fueron los principios y progresos del tráfico marítimo del pueblo Barcelonés, que por su actividad, industria y policía llegó a ser en los siglos posteriores digno rival de las ciudades más opulentas y poderosas que tenía el Occidente.

CAPITULO I

DEL ORIGEN Y PROGRESO DEL ANTIGUO COMERCIO DE BARCELONA

Los Barceloneses conocidos en todos tiempos por comerciantes

Si para probar la antigüedad del comercio de Barcelona, se retrocediera a épocas más remotas que las que alcanza el período de la edad media, podríanse citar memorias de los primeros siglos de la era vulgar, que representan a esta ciudad baxo el concepto de una plaza mercantil populosa y opulenta. Quando los Santos Cucufate y Félix *, Africanos, noticiosos de la persecución que se levantó en oriente contra los Christianos, acordaron transferirse a las partes occidentales de Europa, se embarcaron con varias y preciosas mercadurías baxo el nombre y porte de negociantes en una flota de naves, que se hizo a la vela desde Cesárea y aportó a Barcelona; y aunque el primero se establesció en esta capital, muy poblada entonces de diversas gentes, y el segundo pasó a Gerona, ambos, al fin, merecieron alcanzar la corona del martirio [1].

Si este pasage nos descubre haber sido el puerto de esta ciudad conocido y freqüentado de los pueblos ultramarinos del Levante en el siglo IV, el elogio que de ella hace Festo Avieno apellidándola *amoena sedes ditium*, la pinta todavía en el siguiente como habitación apacible de vecinos acaudalados, como si dixera, de ricos comerciantes, puesto que en un pueblo marítimo las extraordinarias riquezas no podían provenir sino del tráfico y navegación. En efecto: todo esto es natural y conforme a la devoción singular con que los antiguos Barceloneses habían venerado a Neptuno, Deidad

[1] Flórez: *España Sagrada*, XXIX, p. 504. Vita et martyrium S. Cucuphatis.

* Sobre San Félix y San Cucufate véase Riber, *Els Sants de Catalunya*, I, p. 125-148.

tutelar de la marina, consagrándole un templo [2], cuyos fragmentos ha querido perdonar la voracidad de los tiempos para eterno testimonio del genio y aplicación principal de aquellos moradores, cuyo espíritu mercantil, bien que apagado alguna vez por las calamidades inseparables de dos revoluciones, que transtornaron las ideas y las costumbres de las provincias de Occidente, se reanimó después entre sus descendientes con mayor actividad, constancia y adelantamiento.

Los Godos, que no comerciaban, y los Moros, que todo lo destruían, tubieron interrumpida la industria y actividad de los vencidos. Pero libertada que fue Barcelona del yugo Sarraceno por las armas victoriosas de Ludovico Pío, y repoblada por sus antiguos habitadores y comarcanos, empezó a repararse de los estragos de la guerra. Y aunque es verosímil que la policía, en orden a las artes y contratación, habría hecho cortísimos progresos en los dos primeros reynados de la institución feudal, no por eso es de presumir que, en un pueblo marítimo, bien situado y fomentado por ciudadanos laboriosos, hubiese quedado muerta toda industria humana.

Primeras memorias acerca del tráfico de Cataluña

Consta, pues, que a mediados del siglo IX los emolumentos de la aduana del comercio marítimo y terrestre, de las puertas de la ciudad y de la fábrica de la moneda, formaban ya un ramo principal del Real fisco. Así que Luis el Balbo, para beneficiar al Obispo y Catedral de Barcelona, con su diploma [3] del año 878 les concedió las tercias de los provechos de aquellas tres entradas, con la obligación de orar diariamente por el Rey y su familia [*]. Además, la fundación de la *pia almoyna* [**], para el sustento cotidiano de cien pobres, sin contar los peregrinos, ciegos y otros impedidos, y la dotación de la Mesa Capitular a fin de restablecer la primitiva vida canonical, que habían relaxado las calamidades de las pasadas guerras, son dos establescimientos piadosos y espléndidos al mismo tiempo, debidos seguramente a la prosperidad del comercio. El fondo para semejante obra,

[2] Dicho templo es Iglesia Parroquial dedicada a S. Miguel, en cuyo pavimento se conservan varios monstruos marinos de obra mosaica de mármoles y otras figuras simbólicas de aquella Deidad. El dibuxo de este trozo del arte de los Antiguos lo trahe el P. FLÓREZ en su *España Sagrada*, XXIX.

[3] BALUZE: *Capitularia*, II, col. 1502. Esta es la cláusula del Diploma: *tertiam partem telonii de suburbio loci ipsius, tam de mari quam omni mercationi, et de eremis terræ, et de portatico, et de moneta.*

[*] Véase ABADAL, *Els diplomes carolingis*, I, p. 68.

[**] Sobre la institución de la Pia Almoina y documentación de su archivo véase SANABRE, *El archivo de la Catedral.*

que precisamente había de ser quantioso, se formó del caudal que había testado para obras pías, el año de 1009, un rico comerciante llamado Roberto, a disposición del Canónigo Bonusio, quien, después de la muerte del testador, lo aplicó a los referidos fines con acuerdo de su Obispo Aecio, de su Cabildo y del Conde Raymundo Borrell [4]. Por otra parte, consta en el Código de los *Usages Barceloneses* [5], compilados y ordenados por disposición del Conde Raymundo Berenguer I, por los años 1068 [*], que el tráfico y la navegación que se sostenían entonces en su capital y demás puertos de la costa de Cataluña, desde Cabo de cruces hasta Salou, merecían ocupar los cuidados y atención de aquel Príncipe sabio y benéfico, concediendo a todas las embarcaciones, yentes y vinientes, su protección y salvaguardia, igualmente que a los mercaderes y tratantes en sus viages por tierra.

Parece, también, que los territorios de la Provincia, conforme se iban recobrando del dominio de los Sarracenos, comenzaron, desde luego en medio de la ignorancia y grosería de aquellos tiempos, a manifestar alguna actividad y movimiento, abriéndose mutuamente libre comunicación las comarcas y sus pueblos. Desde el siglo XI, y en el siguiente, ya encontramos que la necesidad recíproca del labrador y del tratante había determinado días y lugares donde la concurrencia de los hombres diese el justo precio a los frutos de su industria y trabaxo. Buen testimonio son de esta primera y sencilla contratación terrestre, las aduanas, las ferias y los mercados, que se establecieron desde entonces o estaban ya establecidos en varias ciudades, villas y lugares [**].

En el año 1029, Armengol II, Conde de Urgel, confirmó a favor de su Catedral la donación que su abuelo, el Conde Borrell, le había hecho de varios lugares, añadiendo a esta nueva concesión las tercias de los derechos de la aduana, de los mercados y de las ferias de aquella ciudad [6]. Consta,

* Véase la edición y nota introductoria de los *Usatges*, en ABADAL-VALLS Y TABERNER; BROCÀ, *Els Usatges de Barcelona*; VALLS I TABERNER, *Noves recerques*, y MOR, *En torno a la formación de los «Usatici»*.

** Sobre mercados y ferias véase VILÀ VALENTÍ, *Notes sobre el poblament*; VALDEAVELLANO, *Seis documentos sobre mercados*.

[1] A. C.: Cod. 112, *Liber I Antiquitatum*, f. 232, n.º 360, y Cod. 113, *Liber II Antiquitatum*, f. 16, n.º 46.

[5] *Antiquiores Barchinonensium Leges*, f. 115. Los dos usages que aquí se citan son los siguientes:

Núm. LVIII. *Omnes quippe naves Barchinonam venientes, vel inde recedentes per omnes dies et noctes sint in pace et treuga, et sub defensione Barchinone Principis a capite de Crucibus usque ad portam Salodii...*

Núm. LX. *Camini et stratæ per terram, et per mare sint de Potestate, et per illius deffensionem debent esse int pnce et treuga per omnes dies et noctes: ita ut omnes milites et pedites tam mercerii quam negotiatores per illas euntes et redeuntes, vadant et revertantur securi, et quieti, et sine ullo pavore...*

[6] MABCA: *Marca Hispánica*, Appendix CCV, p. 1047: *Insuper dono Sanctæ Mariæ et ad ipsa Canonica tertiam partem telonii ipsius mercati*

también, que en el año 1050 el Conde de Barcelona, Raymundo Berenguer I, concedió a Arnaldo Mirón de Tost el castillo de Camarasa, y un tercio de los emolumentos de la aduana y mercados de aquella tierra [7]. Descendiendo a tiempos posteriores, encontramos que, en 1177, D. Alonso II de Aragón concedió a la Santa Iglesia de Barcelona las tercias de todas las rentas que producían los derechos de la feria * de Villafranca del Panadés [8]. En 1210, el Rey Don Pedro II hizo una donación perpetua, a la misma Iglesia, de todos los productos y rentas del mercado o feria de Villafranca del Arbós [9] **. En el propio año concedió el Obispo de Barcelona que en su villa de Villarodona se celebrase mercado general franco todos los jueves [10]. Barcelona empezó, desde el siglo XII, a ser un puerto abierto a todas las naciones entonces conocidas. Por esta sabia máxima de no excluir a ninguna de su contratación sin tener graves motivos, vino a ser uno de los primeros emporios del mediterráneo, porque la concurrencia es la que pone su justo precio a las mercadurías, y la que establece verdaderas proporciones entre ellas. Baxo el gobierno del Conde Raymundo Berenguer IV empezaría aquella Ciudad y los demás pueblos marítimos de Cataluña a ser frecuentados de Genoveses y Pisanos, porque es muy verosímil que antes de aquel tiempo no hubiesen visitado las costas de España ni tenido comunicación con sus puertos, que estaban todos en poder de los Sarracenos, o eran asolados por sus pyratas.

Quando en el año 1114 salió de Pisa la célebre armada para la conquista de Mallorca, aportaron las naves a la costa de Blanes, en Cataluña, en la inteligencia que era la de los enemigos. Tanta era entonces la ignorncia de los pilotos y tan imperfecta estaba aún la navegación. Los Genoveses, poco tiempo después, tentaron una expedición contra la plaza de Almería, y acaso fue ésta la primera navegación que les diese conocimiento de las Provincias meridionales de España. Sea como fuese, es constante que aquellas dos naciones, activas desde principios del siglo XII, se habían abierto la comunicación de Cataluña, pues Foglietta [11], refiriendo la par-

quod ad usum meum tenebam. Decerno et confirmo ut in ipsa sede cunctis temporibus ad negotiandum gentes occurrere non obmittant.

[7] Del original señalado núm. 9968 del Archivo de la Iglesia Archiprestal de Ager. * Copia del citado documento en B. C. Ms. 941 *Compendi de tots els instruments... de Sant Pere de Ager*, f. 209, vol. 211, n.º 968.

[8] A. C.: Cod. 115. *Liber IV Antiquitatum*, f. 220, n.º 174.

[9] A. C.: *Ibíd.*, f. 209, n.º 173.

[10] A. C.: *Ibíd.*, f. 194, n.º 245.

[11] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. IV, p. 100.

* Sobre tales ferias y mercados véase Mas i Perera, *Vilafranca*, p. 152-155.

** Alude al mercado de la villa de L'Arboç del Penedès. Véase Mas. *Notes històriques*, XII, p. 167-168.

tida de una flota de naves pisanas que salió de Cerdeña cargada de granos y varias mercadurías dice que, por temor de los enemigos, se dirigió a la costa de Toscana, dexando el rumbo de Marsella y de Cataluña, sin embargo de tener en ésta los Pisanos, no menos que los Genoveses, un vivísimo tráfico. Estos últimos debieron de padecer al siguiente año grandes perjuicios en sus intereses, con motivo del rompimiento de la paz entre la Señoría de Génova y el Conde Raymundo Berenguer; de tal manera, que tubieron cortada su comunicación y comercio, no sólo con Cataluña, mas también con Provenza, que entonces estaba baxo el dominio de aquel Príncipe. Génova, al fin, que era la que más perdía con aquellas desavenencias, propuso unas condiciones pacíficas para satisfacer las quexas y resentimiento del Conde. Con este motivo fue embiado el Cónsul Lanfranco a Barcelona, para ajustar las paces, lo que se verificó. Entre otros capítulos de aquel tratado *, fue establecido que la nación genovesa debía pagar al Conde, por cada nao cargada en Génova que aportase a sus dominios, diez onzas de oro; las mismas que había acostumbrado dar a la Ciudad de Barcelona, pero en quanto a los bastimentos menores, debíase satisfacer lo establecido; que de allí adelante, los Genoveses tubiesen paso franco por todas las tierras del dominio del Conde, y los Catalanes por las de la Señoría; que ésta se obligaría a pagarle cien mil sueldos, en el caso que quebrantase el tratado del que fueron garantes los Condes de Tolosa y de San Gil, y el Vizconde de Narbona, con los vecinos de Mompeller [12]. Concluido el convenio y aprobado por ambas partes, embió la Señoría de Génova un Plenipotenciario a Barcelona, acompañado del Cónsul Caffaro y de Ansaldo Crispino, para la ratificación y la libertad de los prisioneros. Entonces fue añadido y confirmado por dicho embaxador este artículo: que por cada nao genovesa que fondease desde Niza en Provenza hasta Barcelona y Tortosa, se exigiese el derecho de diez morabatines, en virtud de lo qual el Conde aseguraba el salvo conducto a todos los baxeles y pasageros que arribasen a puertos de sus dominios [13].

[12] A. C. A.: Armario Conventionum, I. 2.ª, 24. nota 12, saco D, núm. 177. * El pergamino original debe considerarse perdido. Su existencia en otro tiempo queda demostrada por la nota contenida en el *Indice Antiguo de los Armarios*, f. 65, correspondiente a la sig. saco D, n.º 177, que textualmente dice: «Escritura sin chalendario que contiene el salvoconducto que los hombres de la ciudad de Génova firmaron a favor de los súbditos del Señor D. Raymundo Conde de Barcelona y a sus hijos, por lo que prestaron pleyto y homenage».

[13] A. C. A.: Armario de Génova, saco E, n.º 390. ** Este documento se halla transcrito en Col. Dip., n.º 2.

* Véase Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 280-281, y bibliografía allí citada.

La navegación de los estrangeros acia a estas partes occidentales, recobradas que fueron de los moros las islas Baleares, tomó un notable aumento, de manera que el Conde Berenguer, para dotar y beneficiar a la Santa Iglesia de Barcelona, la hizo donación, en el año 1132, del diezmo de las gabelas que se exigían de las naves que entraban o salían del puerto de aquella Capital o pasaban por el mar de su imperio [14]. En efecto: el tráfico y la prodigiosa concurrencia de diversas naciones que desde aquellos tiempos acudían a ella, le merecieron una brillante pintura de Benjamín de Tudela, que la vio en el año 1150, quando pasaba a Jerusalén desde Toledo. Represéntala este Autor, en la relación de su viage [15], como una población marítima, aunque de reducido recinto, pulida y hermosa, muy frecuentada de negociantes y mercaderes de todos los países, como Griegos, Pisanos, Genoveses, Sicilianos, Egypcios, Syrios y otros Asiáticos *.

Esta concurrencia de traficantes estrangeros, no podía haber subsistido largo tiempo si Cataluña no hubiese subministrado algunos renglones para la exportación; pues era imposible sostener un comercio puramente pasivo en unos siglos en que el numerario corría con escasez por la Europa. Así, es de creer que la Provincia abundaba de sobrantes para facilitar los retornos; a menos de que Barcelona fuese entonces el depósito general de las mercadurías de Oriente para distribuirlas a las Provincias interiores de España. Es esto tanto más verosímil, quanto hasta después de mediados del siglo XIII, en que quedaron conquistadas y pacíficamente reducidas al dominio christiano Valencia y Sevilla, ninguna Provincia tubo actividad ni comercio propio.

El tráfico que los Pisanos hacían en Barcelona y en los demás puertos de los dominios del Rey de Aragón, Don Alonso II, llegó a causar celos a sus rivales los Genoveses. Éstos, pues, tubieron tanta influencia en la Corte de Don Alonso, que en 1167 ajustaron un tratado de alianza, por el qual se estipuló que los Pisanos fuesen estrañados de los dominios del Rey sin poder ser admitidos en lo sucesivo; y a su conseqüencia, los que a la sazón se encontrasen traficando en ellos, fuesen sus personas y efectos entregados a lo Cónsules de la nación Genovesa. Este tratado se concluyó en Provenza,

[14] Col. Dip., n.º 3.

[15] Bergeron: *Voyages*, II, Itinerarium Benjaminis de Tudela. Éstas son sus palabras:

Oppidum est parvum attamem elegans, et in mari littore positum, quo negotiationis ergo mercutores omnibus ex locis confluunt: e Greciea, Pisis, Genua, Sicilia, Alexandria, Ægypti, terra Israëlis, confiniisque omnibus ejus.

* Véase Durán y Sanpere, *La ciudad en el siglo XII* y la edición moderna de González-Llubera.

siendo Plenipotenciario por parte de la República contratante el Cónsul Rodoano, al qual inmediatamente hizo el Rey consignar la mitad del valor de dos naos pisanas procedentes de Barcelona. Por su parte, se obligó aquella República a socorrer al Rey con quatro galeras para tomar una plaza de Provenza, llamada *Castrum Albaronis*, que el Conde de San Gil tenía usurpada del dominio Real [16]. Ciertamente que si la obligación de los Genoveses no se vinculó a otro sacrificio que a dar una mala esquadra de quatro galeras para una miserable expedición, a trueque de excluir para siempre de todos los dominios de Don Alfonso a sus mayores rivales y competidores de la navegación, el tratado fue escandaloso y leonino. Verdad es que Don Alfonso siempre había corrido con muy buena inteligencia con los Genoveses; ahora fuese por la proximidad de éstos a la Provenza, que los hacía temibles, o necesarios para sugetar a los Barones independientes que disputaron al Rey aquel estado por largos años; ahora fuese por razón de otros servicios que hubiesen hecho, y que nosotros hoy ignoramos. Por otra parte, prueba también la causal de aquel tratado que Alfonso, siempre enamorado de Provenza y de sus trobadores, no había cuidado mucho de adelantar su propia marina, quando sacrificaba, por el interés de un socorro de quatro galeras, una nación neutral y amiga a la codicia y ambición de otra más astuta y exclusiva, sin embargo de tener aquel Príncipe más de cien leguas de costa y puertos en el mediterráneo, que le podían poner en estado de no necesitar de subsidios forasteros, antes bien, de hacerse respetar de todas las naciones, como lo consiguieron su nieto Jayme I y sus invictos sucesores.

De todo el siglo XII no encontramos, pues, más documentos que nos ilustren sobre hechos ciertos para la historia mercantil de Cataluña. Aquel Reynado y el de su hijo, Pedro II, no ofreciendo ninguna empresa naval en sus fastos militares, no nos pueden hacer concebir una idea ventajosa del estado del comercio y navegación activa de los Barceloneses. Sólo hallamos que, en 1197, el Rey D. Pedro confirma a favor de Alfagín, Prefecto de Prades, la cesión que su padre, D. Alfonso, y su abuelo, el Conde Berenguer, le habían hecho del derecho impuesto sobre quartera de granos y quintal de azeyte del comercio de Barcelona [17].

El glorioso Reynado de Don Jayme I fue, verdaderamente, el que había reservado la providencia para exaltar el valor y promover la prospe-

[16] MURATORI: *Scriptores*, VI, *Annales Genuenses*, p. 319.

[17] A. C.: Cod. 115, *Liber IV Antiquitatum*, f. 213, n.° 483.

ridad de los Barceloneses. Ya en la aurora de su gobierno empieza la mercantil Barcelona a dar muestras de su actividad e industria: el primer armamento para la conquista de Mallorca manifiesta hasta qué punto los progresos del tráfico marítimo pueden llevar el poder y la opulencia. A la verdad, el comercio directo con Berbería y Egypto era conocido a principios del siglo XIII, pues ya hemos visto, en la primera parte de estas Memorias, que el rompimiento de D. Jayme con el Rey Moro de Mallorca, en 1227, fue originado de las presas que sus corsarios Baleares hicieron de dos naos barcelonesas que venían de Ceuta; amás de que las tarifas de la aduana del puerto de Tamarit del año de 1243, especifican las embarcaciones de Cataluña que hacían entonces viages a Berbería. Por otra parte, la concordia sobre los derechos de las leudas marítimas de Barcelona, ajustada en 1221 entre el Rey Don Jayme y Guillermo de Mediona, que cargan principalmente la droguería y especería de Levante, manifiesta la comunicación abierta con los puertos de Alexandría y Baruth. Y es tanto más probable, quanto, para fomentar más la navegación de los Barceloneses a aquellas regiones, el Rey D. Jayme, por su Cédula [18] del año 1227, dispuso que las mercadurías propias de comerciantes de Barcelona que se hubiesen de embiar desde esta plaza a aquellas partes, habían de ir cargadas en buques nacionales con exclusión de los estrangeros, a menos de que no se hallase ninguno del país para aquel viage. Un reglamento de esta naturaleza no podía ser executado sin que aquella capital tubiese ya mucha marina y navegantes experimentados de aquellos mares y costas.

La Real [19] cédula de demarcación de la ribera del mar o del puerto, que se expidió en 1243, justifica también los adelantamientos que la navegación mercantil había hecho en Barcelona, y los aumentos de población y prosperidad que recibía de día en día aquella Ciudad, por la actividad de sus moradores sobre aquel elemento. Las ordenazas [20] de los Prohombres del puerto, hechas en 1258 sobre el arreglo de la policía náutica y mercantil de las embarcaciones barcelonesas de viage largo, prueban, por otra parte, los progresos del tráfico marítimo, y que éste era ya entonces uno de los obgetos dignos de los cuidados y vigilancia de la legislación municipal *.

Finalmente, la necesidad de establecer Cónsules de Comercio en las

[18] Col. Dip., n.º 5.
[19] Col. Dip., n.º 9.
[20] Col. Dip., n.º 14.

* Sobre la importancia de estas ordenanzas véase VALLS-TABERNER, *Notes sobre el consolat*, p. 174.

escalas ultramarinas desde 1266, para la protección de los navegantes, como se verá más adelante, y la solicitud con que aquel mismo año los comerciantes Barceloneses instaron a San Raymundo de Peñafort * escriviese un tratado moral [21] sobre la negociación y sus contratos, para la seguridad de sus conciencias en un tiempo en que siendo el premio del dinero synónimo de usura, la profesión de mercader había caído en descrédito y desestimación, todas estas circunstancias dan un notorio testimonio de la actividad de la contratación de Barcelona a mediados del siglo XIII. Algunas providencias de aquel tiempo vienen en confirmación de esta verdad. D. Jayme I, para cortar el abuso que se había introducido en aquella ciudad de apropiarse para su dote las viudas de los factores o sobrecargas las encomiendas que éstos habían tomado de cuenta de vecinos de Barcelona, si sus maridos fallecían en el viage, por su Real [22] Cédula de 1271 manda al Veguer y Bayle de aquella capital, que en adelante se obligue a las viudas a restituir la encomienda a su principal, siempre que éste hiciese constar ser su legítimo dueño en público instrumento.

Que en aquel siglo tubiese el comercio de Barcelona un estado floreciente, se puede colegir de varios pasages. Primeramente vemos que desde los años 1257, en que se creó el Gran Concejo Municipal, el cuerpo de los comerciantes tubo sus plazas anexas en aquel Consistorio, en cuyo estado siguió en los siglos posteriores aún con mayor honor y consideración **. Poco a poco, la extensión del comercio y la multiplicidad de los negocios atraxeron a los mercaderes estrangeros a domiciliarse en aquella Capital, aumentándola de día en día sus riquezas y población. Ésta se multiplicó con el concurso del gran número de naciones que mantenían allí sus factorías. En efecto: vemos que el Rey Don Jayme I de Sicilia, por su Cédula [23] de 1288, en que concede a los mercaderes de Barcelona el libre y franco comercio en aquella isla, declara que no comprehende baxo el concepto de tales a los Romanos, Provenzales, Toscanos, Venecianos y Pisanos avecindados en Barcelona, ni a los naturales de esta Ciudad residentes en el mencionado Reyno de Sicilia. Que los Lombardos, Florentines, Seneses y Lu-

[21] El título de este opúsculo es: *Modus juste negotiandi in gratiam mercatorum*. Véase QUETIF-ECHART: *Scriptores O. Prædicatorum*, I. p. 106-110; y BAILLET: *Vies des saints*.

[22] *Llibre de Consolat*, f. 110.

[23] Col. Dip., n.º 42.

* Sobre San Raimundo de Penyafort y su doctrina véase VALLS-TABERNER, *Obres selectes*, I. 2.ª parte, e IPARRAGUIRRE, *Las fuentes del pensamiento económico*. Sobre el problema de la usura en la Edad Media véase DALLE MOLLE, *Il contrato di cambio*, y NELSON, *The Idea of Usury*, con excelente bibliografía sobre dicho tema.

** Véanse los documentados trabajos de FONT RIUS, *Orígenes del régimen municipal*, y *Franquicias urbanas*.

queses residiesen entonces en dicha capital, exerciendo el tráfico público, se deduce evidentemente de una Real Pragmática [24] de D. Jayme I de 1265, concedida a favor de los Barceloneses, por la qual manda, en el capítulo III, que todos los mercaderes de las referidas naciones fuesen luego al punto expelidos de aquella Ciudad. Lo mismo se repitió en 1315 por otra Real Pragmática, que comprehendió entre los expulsos a los Toscanos y a todos los Italianos en general *.

En todo aquel siglo y en el siguiente continuó la concurrencia de embarcaciones estrangeras al puerto de Barcelona, y el establecimiento, también de varias casas de comercio que sin duda serían las de los comisionistas. Todavía se conservan en algunos templos y claustros antiguos de aquella Capital vestigios patentes del aprecio que tenía allí el comercio, y del domicilio que habían tenido en ella muchos negociantes estrangeros. Las pocas lápidas [25] sepulcrales que nos han quedado de aquel tiempo, después de tantas alteraciones como han padecido aquellos sitios o por demolición o reedificación de algunas obras antiguas y monasterios, nos conservan todavía la memoria de Genoveses, Venecianos y Levantinos que vivieron y murieron exerciendo el tráfico en Barcelona. A principios del siglo XV continuaban con su comercio en aquella Ciudad muchas naciones, como se colige de la pragmática sanción del Rey Don Martín, promulgada en 1401, por la qual se mandó desocupar la tierra a todos los Lombardos, Florentines, Luqueses, Seneses y otros Italianos que no estubiesen verdaderamente

[24] Col. Dip., n.º 17.

[25] 1.º En una lápida fixada en la pared de los claustros de San Francisco entrando por la portería se lee esta inscripción en caracteres franceses del tiempo:

Anno Domini MCCCXXXIV tertio nonas decembris in civitate Januæ obiit venerabilis Philippus Judicis civis Barchinonæ, et ejus ossa fuerunt translata Barchinonæ, et in hoc tumulo reposita: cujus anima per misericordiam Dei requiescat in pace.

El apellido *Judice* era de una familia genovesa, que con motivo del comercio se estableció y naturalizó en Barcelona.

2.º En una urna sepulcral fixada en la pared de los claustros del convento de Santa Catalina, se lee también en los mismos caracteres lo siguiente:

Hic jacet Dominus Moreto Dandol mercator de Venecia, filius Domini Francici Dandol, qui obiit XXVIII die mensis mndii anno Domini MCCCXLVIII.

3.º En otra losa sepulcral de una pilastra de los claustros de San Francisco se registra otra inscripcion, que aunque sin año, por la forma de los caracteres corresponde al siglo XV, y dice así:

Jncet hic cum suis Dalmacius dictus de Aya qui Barchinonæ mercatura honeste vivebat, urna tegit cineres, animæ requiescant olimpo. El apellido de Aya es evidentemente estrangero.

4.º En el pretil de los claustros del mismo San Francisco, frente a la puerta que sale a la sacristía, se lee esotra de la misma letra:

Hic jacet Dominus Philippus Ohdovin Civis Barchinonæ de Negroponte, qui obiit XVI die mensis julii anno Domini MCCCXLVIII, Anima ajus requiescat in pace. * Transcripción de los textos epigráficos del convento de San Francisco en COMES, *Libro vero e original.* Véase también el ap. n.º 47.

* Sobre la presencia de comerciantes extranjeros en Barcelona véase el cap. VI, parte II, t. III, de la presente obra, y la bibliografía allí citada.

avecindados en ella. Pero se exceptuaban de aquella ley rigurosa los Genoveses, Venecianos y Pisanos, que traficaban libremente en toda Cataluña en virtud de ajustes y tratados [26]. Entre otros pasages que concurren a probar quán general y extensa era la frecuencia en Barcelona de los demás pueblos mercantiles de Europa, encontramos que, por los años 1446, varios Raguseos habían aportado a la referida plaza, con el fin de abrir su trato. Consta, también, que tres comerciantes de aquella nación, *N. de Goze, Juan de Bona y Benito Cotrugli*, habían residido algún tiempo en ella, según el contenido de una carta [27] escrita aquel mismo año por el Rector y Concejo de la Ciudad de Ragusa a los Magistrados de Barcelona, para que proveyesen sobre la restitución de quatrocientos florines que el colector del derecho itálico había indebidamente exigido en este último puerto a unos mercaderes Raguseos reputándolos por Italianos. Por lo que representan a dichos Magistrados, ¿cómo podían ignorar que Ragusa no pertenecía a Italia sino a Dalmacia? Y que por privilegio del Rey de Aragón eran sus vecinos considerados en las franquezas y libertades como verdaderos Barceloneses y Sicilianos, siendo tanto más injusto este proceder, quanto los mercaderes barceloneses que todos los días aportaban a dicha ciudad de Ragusa en la exacción de aduanas y de otros derechos eran tratados como verdaderos naturales del país.

En el año 1435, la nación Alemana tenía en Barcelona su Cónsul, cuyo empleo obtenía *Rafael Ferrer*. Asimismo, consta que la compañía de los *Jons-hompis* tenía sus factores en aquella ciudad, los quales habían cargado de su cuenta una nave Nizarda que partió para levante aquel año; pero ésta fue apresada por una galera corsaria de Mallorca, baxo el pretexto que la carga pertenecía a Genoveses. Mas los Magistrados Municipales de Barcelona, con un oficio que dirigeron a los de Mallorca, manifestándoles los verdaderos cargadores, les encargan y ruegan pongan en su poder el buque y cargamento baxo las convenientes seguridades de depósito, para repartir a los apresadores lo que resultase de buena presa [28]. Los Venecianos siguieron, en todo aquel siglo, un comercio corriente en Barcelona y todas las costas de Cataluña, adonde aportaban sus galeazas con cargamentos de varios géneros y estofas que les proveía la Lombardía, llevándose en retorno producciones del país, entre las quales las lanas componían un gran renglón a principios del reynado de Don Alonso V [29].

[26] Col. Dip., n.º 268.
[27] Col. Dip., n.º 355.
[28] Col. Dip., n.º 305.
[29] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 953 y sig. Marino Sanuto dice: *Il quale traere che fa la detta Lombardia de questa terra e cagion di*

En el año 1442, los Cónsules del mar de Florencia recomendaron con oficio expreso al Magistrado de Barcelona la elección de Cónsul de aquella Señoría en esta última Ciudad, en un sugeto que fuese de satisfacción. Es muy natural que todas las demás naciones comerciantes mantubiesen sus Cónsules en aquella Capital, así como ésta nombraba los suyos en sus puertos y principales mercados. Hasta los Portugueses venían en aquel siglo a traficar a Barcelona, como lo veremos en otro lugar. En el capítulo XXVII de las Cortes [30] de 1481, celebradas por Don Fernando el Católico, se trata de los derechos que debían pagar los géneros que venían en galeras de Napolitanos, Venecianos y Florentines *.

Habiendo, pues, sido Barcelona, por tantos siglos, una plaza mercantil tan frecuentada de estrangeros, es a la verdad de estrañar que ninguna de sus calles conserve la memoria de alguna nación de las que tenían allí sus lonjas o factorías establecidas. Puede esto provenir o de que no tubieron jamás, éstos, demarcación fixa con jurisdicción local, para dar su nombre a cierto barrio o calle destinada para su habitación, o de que, habiendo sido Barcelona una ciudad antigua que creció a medida que el comercio aumentaba la riqueza y la población, tendrían ya las calles su particular denominación quando entraron a domiciliarse los diferentes estrangeros **. Lo más probable es que éstos, en una ciudad regida por leyes y costumbres particulares, ilustradas por la experiencia y la comunicación recíproca con los demás pueblos, no viviesen encerrados como en escala de Turcos o Berberiscos. Porque así como la calle denominada, aun hoy, el *Call*, y siglos atrás el *Call Juich*, fue gueto de Judíos hasta el año 1393, en que se le abrió comunicación y se pobló de Christianos ***, de la misma suerte los barrios donde hubiesen estado establecidos los mercaderes estrangeros, habrían recibido los nombres de sus respectivas naciones. Esta práctica era entonces muy común en las ciudades nuevamente conquistadas, cuyos ba-

far navigare tante navi in Soria tante galere in Romania, tante in Catalogna, in Fiandra, in Cipro, in Sicilia, etc.

[30] Véase el libro intitulado: *Capitols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, impreso en 1577, en el capítulo que dice: *Robes portades ab galeres del Rey de Napols, ó sos Vasalls Venecians ó Florentins.*

* Sobre la importancia económica de las Cortes de 1481 véase Vicens Vives, *Orígenes del mercantilismo*, y *Ferran II*, I, p. 213-286; Camós, *Barcelona y Medina del Campo*.

** Sobre los nombres de las antiguas calles barcelonesas véase Almerich, *Història dels carrers*; Balaguer, *Las calles*, y cap. I, parte III, del presente tomo.

*** Sobre la destrucción del Call de Barcelona véase Girona y Llagostera, *Disposicions de Joan I*; Mitjá, *Tres aspectos de la Barcelona judaica*, y *Juan I y los acontecimientos del Call*. Sobre los judíos barceloneses véase la extensa bibliografía existente citada en Baer, *Die Juden*, y *Toledot ha-ye-hudim*, y una selección de la misma más las aportaciones recientes en el ap. n.º 43.

rrios se repartían entre las naciones auxiliares, o entre los nuevos pueblos que venían por medio del tráfico a restaurarlas [31]. En Barcelona los cambistas, los mercaderes y varios gremios que vivían en sitios demarcados dieron a éstos su denominación; del mismo modo, pues, la hubieran dado los negociantes estrangeros si se les hubiesen destinado calles nacionales.

Por otra parte, amás de estas circunstancias concurren otras para probar, también, que Barcelona fue una plaza mercantil que conserva aún, en sus edificios y disposiciones locales, el testimonio de su tráfico antiguo. Todo el movimiento del comercio se hacía en la collación de Santa María del Mar; y así es que las calles actuales de *Moncada, Basea, Gimnás, Mercaders* y otras, en las que vivían los comerciantes, presentan todavía hoy casas de tres y quatro siglos de antigüedad, que además de la solidez de su fábrica de sillería, obras comunes en aquellos tiempos, demuestran en la forma y grandiosidad de su construcción, en sus almacenes, sótanos, azoteas y miradores almenados, las disposiciones que exigían el comercio y la opulencia de los que lo cultivaban *. Otros monumentos todavía existentes nos subministran nuevas pruebas de la gran prosperidad y riqueza que la negociación había acarreado a los Barceloneses, particularmente en el siglo XIV, que fue el más floreciente que conocieron sus artes y navegación. El templo Parroquial de Santa María del Mar, cuya suntuosísima obra aún hoy admira al curioso que la contempla, fue empezado el año 1327 a expensas de sus feligreses, a que concurrió el gremio de los palanquines con la conducción de la piedra. El de la Iglesia Catedral había sido principiado en 1299, y se continuó hasta el trascoro en 1336. Las casas consistoriales de la Ciudad se empezaron en 1369 y fueron concluidas en 1378. La fábrica de las Atarazanas, o arsenal de marina, se empezó en el mismo año. La magnífica Lonja o Bolsa del comercio, que ha subsistido en pie hasta estos últimos años, era obra del año 1383. El grandioso templo de Santa María del Pino es obra de aquellos tiempos. Enfin, los más sobervios edificios públicos, así civiles como sagrados, son obras de aquel siglo, que deben mirarse como

[31] En muchas ciudades de España se conservan los nombres de las *Juderías* y *Morerías*, en memoria de los barrios que el Gobierno tenía señalados a los Judíos y Moros. Sobre igual pie vivían los mercaderes francos en las ciudades de Levante. Los recelos y desconfianza de los Griegos y de los Asiáticos mantenían esta costumbre contra la ambición de las Repúblicas mercantiles.

* Sobre viviendas burguesas de Barcelona véase ALIBERCH, *Las casas señoriales*, y especialmente la obra de FILANGIERI y colaboradores, *L'architecture gothique civile*, p. 76-105. Sobre riqueza mobiliaria véase SOLER Y PALET, *L'art a la casa*; DURÁN Y SANPERE, *La casa de un mercader*; UDINA, *Orígenes de la casa Padellás*. Véase también la nota * de la página 230.

otros tantos testimonios de la riqueza y poder que correspondían a la empresa de tan suntuosas fábricas *.

En efecto, el tráfico marítimo de los Barceloneses había subido a un grado tan alto de actividad y extensión en el siglo XIV, que aun quando no hubiese excitado los zelos y rivalidad de Génova [32], Potencia entonces la más rica y poderosa del mediterráneo, sobran pruebas positivas del estado floreciente que tenía entoncse la navegación de los Catalanes. En las ordenanzas [33] que en el año 1315 formó la Ciudad de Barcelona, con el fin de arreglar la tarifa de cierto arbitrio que impuso sobre las embarcaciones nacionales que fondeaban en su puerto, para sufragar los gastos de una esquadra que aprestaba contra los moros, se leen los nombres de los bastimentos y de las diferentes provincias y puertos que en aquella época frecuentaban los Catalanes. En los tres primeros capítulos se especifican las naves, cocas y leños que volvían del viage de ultramar; en los cinco consecutivos se nombran las naves, cocas, galeras, leños y taridas que hacían el viage de Cerdeña, Sicilia, Nápoles, Génova, Pisa, Venecia, Túnez, Berbería y Andalucía [34]; en los dos que siguen, los leños de bandas y leños gruesos, que hacían el cabotage de Colibre, Narbona y Aguas-muertas; y en los cinco últimos, los leños y barcos que se empleaban en el viage de Tortosa, Alicante, Valencia, Iviza, Mallorca y Menorca.

Consta, también, por el proceso [35] de competencia que en el año 1344 seguía entre las ciudades de Mallorca y Barcelona, sobre la privativa que

[32] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. VI, p. 126, hablando de la guerra que se encendió en 1351 entre Catalanes y Genoveses, llama a estas naciones: *populi quos unus idemque questus alebat, quique eadem navalia studia et commercia colebant.*

[33] Col. Dip., n.º 97.

[34] La voz *Spanya* del original se debe entender por Andalucía, llamada así en aquellos tiempos por los pueblos mercantiles de Levante, al modo que los de Occidente entendían por ultramar las costas de Egypto y Syria.

[35] El trasunto de dicho proceso se guarda en el A. H. M. de Barcelona, pieza 1.ª, armario X. En el artículo XXIV del alegato del Procurador fiscal de la ciudad, que está inserto después de referirse la serie de los expresados puertos, se dice: *Item quod in omnibus dictis portubus, civitatibus, et locis et aliis partibus consueverunt navigare, et navigant naves, vel ligna Barchinonæ.* * Este documento no ha sido hallado entre la Serie Municipal de Procesos (s. XIII), ni entre la Serie Procesos (Sot.), ni en las Cajas de Cónsules Ultramarinos, del A. H. M.

* Como obras de conjunto sobre arquitectura gótica catalana véase *L'art català*, dir. por Folch y Torres; Ainaud-Gudiol-Verrié, *Catálogo monumental*; Filangieri, *L'architecture gothique civile*; Lavedan, *L'architecture gothique religieuse*; Torres Balbás, *Arquitectura gótica*. Sobre los edificios aquí citados véase especialmente Bassegoda, *Santa María del Mar*; Carreras Candi, *Les obres de la Catedral*; Elías, *La Catedral*; Mas, *Notes històriques*, I; Subias, *La Catedral*; Durán y Sanpere, *La Casa de la Ciudad*, y *Los constructores de Santa María del Mar*; Florensa, *La antigua Casa de la Ciudad*; Riera, *La Casa Llotja*; Forteza, *El cicle arquitectònic*; Carrera Pujal, *La Lonja del Mar*. Sobre las Atarazanas, cf. bibliografía citada en el cap. I, parte I, lib. I, del presente tomo. Véase también cap. III, parte III, t. III, y bibliografía complementaria en el ap. n.º 47.

ésta gozaba de nombrar Cónsules en las escalas marítimas con jurisdicción sobre todos los vasallos del Rey de Aragón, que las embarcaciones barcelonesas había muchos tiempos que acostumbraban navegar a Pisa, Nápoles, Génova, Palermo, Trápani, Cáller, Sácer, Oristán, Malta, Famagusta, Alexandría, Baruth, Constantinopla, Sevilla, Málaga, Almería, Marruecos, en cuyos puertos la sobredicha Ciudad mantenía sus Cónsules. En las ordenanzas [36] que en 24 de noviembre de 1372 promulgó el Magistrado Municipal de Barcelona, para la reforma en ciertos puntos de la policía de los corredores de lonja y oreja *, se trata de lo que éstos debían percibir por el fletamento de las naves que partían para ultramar, Flandes, Génova, Pisa, Cerdeña, Nápoles, Sicilia, Calabria, Taranto, Sevilla, Túnez, Berbería.

Por otro documento [37] muy apreciable de fines de aquel mismo siglo, aunque con la desgracia de no comprehender más de tres años y medio, consta el número de bastimentos que desde 1391 hasta 1394 partieron del puerto de Barcelona para los de Italia, Cerdeña, Sicilia, Syria, Egypto, Grecia, Rhodas, Chypre y Flandes. En estos apuntamientos no se anotan los bastimentos del viage de Languedoc y Provenza, ni de las costas de poniente, como Valencia, Granada, Sevilla, África, ni los empleados en el cabotage. Tampoco se hace mención de las entradas y salidas de otros puertos de Cataluña que tenían también navegación directa a los referidos países; por lo tanto, no podemos formarnos un cabal cálculo del tráfico exterior de los Catalanes en aquella época sólo por unos asientos diminutos de tres años que únicamente comprehenden, acaso sin mucha exactitud, la navegación de Barcelona. A la verdad hubiera sido un hallazgo feliz, que de otras épocas anteriores a la segunda guerra de los Genoveses, que debía por aquel tiempo tener interrumpido el comercio marítimo, se hubiesen podido encontrar listas individuales de las entradas y salidas de los buques de viage largo; o bien que aquellas apuntaciones hubiesen proseguido algunos años más, para calcular con mayor número de datos el estado de la navegación barcelonesa, que tendría por la vicisitud de los tiempos, bien fuesen pestes, guerras, pyraterías, embargos u otras causas, sus grados de decadencia.

Aunque del siglo XIV no poseemos memoria alguna más auténtica y circunstanciada que la que acabamos de citar acerca de la navegación de

[36] Ap. n.º 25.
[37] Véase el Ap. n.º 21.

* Véase *Noticias Históricas del Colegio de Corredores Reales.*

los Barceloneses, del siguiente tenemos otro monumento [38] que vamos a extractar aquí, el qual, bien que más copioso y menudo en las apuntaciones, es lástima que sólo comprehenda el número de naves nacionales que desde febrero hasta octubre de 1448 fondearon en el puerto de Barcelona *. Por él consta que en todo febrero fondearon setenta y cinco embarcaciones, procedentes una de Francia, cinco de Valencia, quatro de Cerdeña, quatro de Mallorca, una de Benicarló, tres de Galicia, dos de Génova y las restantes menores de cabotage. Que en marzo fondearon ciento quince, procedentes seis de Francia, quatro de Valencia, tres de Mallorca, tres de Menorca, una de Iviza, dos de Benicarló, una de Nápoles, una de Cerdeña, otra de Sicilia, otra de Romanía y las demás menores de cabotage. En abril fondearon ciento y quarenta y seis; dos de Francia, quatro de Mallorca, seis de Valencia, cinco de Cerdeña, dos de Menorca, una de Niza, otra de Alicante y otra de Génova y las demás de cabotage. En mayo fondearon ciento ochenta y seis: quatro de Francia, tres de Colibre, seis de Mallorca, doce de Valencia, dos de Iviza, dos de Menorca, tres de Cerdeña, una de Sicilia y las restantes de cabotage. En junio fondearon ciento ochenta y dos, procedentes: una de Francia, seis de Colibre ,quatro de Mallorca, trece de Valencia, una de Cerdeña, una de Menorca, otra de Génova, otra de Sicilia y otra de Rhodas, y las restantes de cabotage. En julio fondearon doscientas catorce, es a saber: quatro de Colibre, cinco de Mallorca, dos de Iviza, once de Valencia dos de Sevilla, una de Mallorca **, una de Flandes, otra de Cerdeña y otra de Nápoles, y las restantes de cabotage. En agosto fondearon doscientas y quatro, es a saber: dos de Francia, dos de Colibre, dos de Mallorca, diez de Valencia, dos de Cerdeña, una de Berbería y las restantes de cabotage. En setiembre fondearon ciento y setenta y una, es a saber: dos de Francia, tres de Mallorca, ocho de Valencia, una de Colibre, otra de Cerdeña y las restantes de cabotage.

Después de haber hecho un cotejo de este número mensual de embarcaciones nacionales con las que se expresa en las listas semanales que se imprimen en Barcelona para noticia del público, y de haber escogido entre

[38] En un libro de papel en 8.° con cubiertas de pergamino, largo y angosto, donde se apuntaban las entradas de las embarcaciones que fondeaban en el puerto de Barcelona. Está custodiado en el Archivo Municipal de dicha Ciudad. * Este libro, procedente de la serie *Ancoratge* del A. R. P., no se encuentra hoy en dicha serie ni tampoco en el A. H. M. Cf. GIRALT, *Sources barcelonaises* y la nota n.° 12, p. 51.

* Véase en CARRÈRE, *Le droit d'ancrage*, un examen del movimiento portuario entre 1439-1447 y una explicación de la intensidad del tráfico costero. Véase también la introducción a la parte II, t. III, y el ap. n.° 25.

** Léase Menorca.

los años más florecientes del tráfico y navegación actual de Cataluña los de 1776 y 1777, no hemos hallado diferencia alguna en las embarcaciones que se reciben a plática, esto es, que llegan al puerto de Barcelona, y proceden de los de fuera del Principado; pero vemos, sí algún exceso en los bastimentos de cabotage costeros que recibió aquel puerto en los siete meses referidos del año 1448, pues que en el de julio se encuentran hasta ciento ochenta y cinco bastimentos de esta clase, a cuyo número no se conoce haya llegado ningún mes en estos últimos años *. Si aquellos asientos de entradas hubiesen comprehendido almenos dos o tres años, o los que con alguna certeza se debiesen considerar por la época del más activo tráfico de los catalanes, podríamos hacer una comparación más justa y cabal en un punto tan obscuro y destituido de bastantes datos. En efecto: sabemos que los dos años que hemos tomado por modelo son los que en este siglo ha conocido por más prósperos la navegación de los Barceloneses, quando por lo contrario ignoramos quáles fueron en el siglo XIV y siguientes los de su mayor actividad. Muchas causas hoy ocultas, y que quizá lo serán para siempre podían concurrir para que una época que, según los triunfos y glorias de una nación que nos encarecen los cronistas, debía ser la más favorable al comercio marítimo, haya sido la de su decadencia o atraso. ¿Quién sabe si, por exemplo, el año de 1448 fue de lo menos felices para la navegación? Según el estado en que la historia nos pinta la corona de Aragón en aquel tiempo, ¿hemos de suponer que entonces había mucha marinería catalana empleada en la guerra de Nápoles y contra los Genoveses que la interceptaban su navegación, y que el rompimiento que reynaba entre aquella Corte y la del Soldán de Egypto y otros Príncipes de Levante tendrían interrumpido algún tiempo el comercio de ultramar? Por eso no será de estrañar que en las sobredichas apuntaciones no se haga mención de buques procedentes de aquellas partes orientales.

En el discurso de esta tercera parte sobrarán documentos para probar la prodigiosa extensión y actividad que tubieron la navegación y el comercio de los catalanes en los siglos XIV y XV.

* Noticia de los fondos documentales para el estudio del tráfico barcelonés desde la Edad Media hasta 1800 en Giralt y Raventós, *Sources barcelonaises*.

CAPITULO II

DEL COMERCIO Y NAVEGACION DE LOS PAISES DE ULTRAMAR

El comercio más importante y lucroso que conoció la baxa edad, fue el que se hacía por los puertos de Syria *. De éstos los más frecuentados a los principios por las banderas de las Repúblicas marítimas del mediterráneo fueron Tolemayda y Tyro, quando los Venecianos hicieron del primero su escala y mercado principal y los Genoveses se apoderaron casi exclusivamente del segundo. También se contaron entre las demás escalas de aquella costa a Trípoli, donde el comercio padeció grandes vicisitudes, a Baruth, ciudad situada en el golfo egypcio, conocida antes con el nombre de *Beriton*, que comenzó a ser un rico emporio desde principos del siglo XIV, a Jafa, llamada antes *Caypha*, por otro nombre *Porphiria*, y es la antigua Joppe, situada a la orilla del mar de Palestina a ocho leguas de Jerusalén y tres de Tolemayda. El Saladino la arruinó en el siglo XII, pero en los dos siguientes fue puerto muy frecuentado a causa del comercio de Damasco, que entonces se hacía por aquella escala.

La navegación a ultramar no sólo comprehendía las referidas escalas de

* Aspectos generales sobre Egipto y Siria en Heyd, *Histoire du commerce*; Schaube, *Storia di commercio*, y demás obras generales citadas al principio de la parte II del presente tomo. Véase también el cap. I, parte II, t. III, de la presente obra. Sobre relaciones diplomáticas y comerciales de los catalanes con Siria y Egipto véase el cap. II, parte II, t. III de la presente obra; una visión de conjunto en Nicolau, *L'expansió*, caps. I, II, IX y X. Véanse también las siguientes obras y colecciones documentales: Alarcón-García de Linares, *Los documentos árabes*, p. 335-392; Amari, *Trattato (1239)*; Atiya, *Egypt and Aragon (1300-1330)*; Fernández Navarrete, *Disertación histórica*; Finke, *Acta Aragonensia*; Giménez Soler, *El camercio*; Golubovich, *Biblioteca biobibliografica*; Mas-Latrie, *Traités et documents*; Pijoan, *Un nou viatge*; Rubió, *Diplomatari*; Ruiz Orsatti, *Tratado de Paz (1430)*; Torre, *La embajada a Egipto*; Treppo, *Assicurazioni e commercio*, y *Antimonium*. Para los reinados de Jaime II y Alfonso IV, véase la obra más reciente y documentada de Masiá, *La Corona de Aragón*. Respecto a los Consulados de Alejandría, Beirut y Damasco, véase López de Meneses, *Los consulados*, y la restante bibliografía citada en el cap. III, lib. II, parte II del presente tomo.

la Syria, sino las de la costa de la Armenia menor, la Cilícia Chypre, Rhodas, Candía y Egypto. El emporio principal de esta última región, tan famosa en todos tiempos y no menos célebre en la baxa edad por haber sido residencia de los Soldanes de Babilonia, conocidos con este título por una ciudad de aquel nombre a orillas del Nilo, donde tubieron su Corte, fue la ciudad y puerto de Alexandría, que en los últimos siglos eclipsó a todos los demás mercados de Levante atrayendo a su centro casi todo el riquísimo tráfico de la droguería y especería, y con él la concurrencia de todas las naciones mercantiles, que contribuyeron a aumentar el poder y la opulencia de todos aquellos Príncipes Musulmanes.

Como estos Soldanes fueron, desde que empezó la dynastía de los Mamelucos, los Príncipes asiáticos con quienes tubieron más íntima relación los intereses de las Potencias marítimas de Occidente, y el ramo de comercio que se giraba por los puertos de sus dominios de Egypto el más precioso que conocieron todas las edades, daremos una breve idea del estado que en aquella Monarquía tenían la policía mercantil, el ingreso de sus rentas y los varios renglones de sus importaciones y exportaciones a últimos del siglo XIII y principios del siguiente.

Marino Sanuto, Patricio Veneciano, que escribía por los años 1306 y había recorrido como observador la Palestina, las islas del Archipiélago y el Egypto, propuso al Papa un nuevo proyecto [1] para invadir la Syria, debilitando antes las fuerzas y poderío del Soldán. Entre las varias cosas que proyecta para el buen éxito de esta empresa, es prohibir a todas las naciones christianas que traygan la especería y droguería por la vía de los puertos de Egypto y otros de los dominios de aquel Soberano, mayormente pudiéndola recibir por Tauris y Bagdad, como se practicaba en otro tiempo baxando por una parte al mar negro, y por otra a la Armenia menor, de cuyo giro quedaba todavía entonces un pequeño resto muy fácil de reanimarse.

La mayor parte de las rentas del Soldán y de la riqueza de sus vasallos, dice Sanuto que provenían de la especería y de otras muchas drogas, ingredientes y materias estimadas que venían de la India por el mar roxo [2],

[1] Su título es: *Secreta Fidelium Crucis, super recuperatione Terræ Sanctæ*. Anda impreso en la colección intitulada *Gesta Dei per Francos*.

[2] El Mar Roxo, denominado así por los corales madréporas y plantas marinas de que está cubierto su fondo casi por todas partes, y que le dan la apariencia de su color, tiene a un lado la Arabia y al otro la Etyopía y el Egypto. Se le considera una longitud de 600 leguas desde la Isla de Socotora hasta el famoso Istmo de Suez que junta el Asia con el Africa.

Como este golfo es muy largo y angosto y no

bien que salían más caras a los europeos que quando las recibían por Antiochía y Licia. Desde el primer desembarcadero del golfo se cargaban en camellos; en nueve jornadas llegaban al Nilo en el lugar de Chus; desde allí se conducían por agua, en quince días, hasta Babilonia; y por octubre, quando el río recibe las grandes avenidas, baxaban al de Alexandría por un canal de doscientas millas, cuya comodidad había hecho que ya todos los frutos y géneros de la India que venían a Occidente baxasen a aquel famoso puerto. Del valor de todos los renglones de este comercio exigía el Soldán el tercio por derecho de aduana, con lo qual acumulaba su fisco immensas riquezas, amás de lo que lucraban sus vasallos y pueblos en el trato y conducción. El Soldán no permitía que ningún europeo pasase por sus dominios a la India, porque no hiciese el comercio directo: restricción que había obligado a algunos a tentar este viage por la Persia, para hacer las compras de primera mano, restableciendo la ruta de Tauris y Bagdad y sus mercados, por donde se conducían ya las mercancías de poco peso y mucho valor, como eran las *cubebas*, la *espicanardo*, el *clavo*, la *nuez moscada* [3], el *macias* y otras. Las demás de menos precio y más volumen, como la *pimienta*, el *gengibre*, el *incienso*, la *canela* y otras, baxaban por la vía de Haadem a Alexandría en mucha mayor cantidad que por la otra dirección de Persia o Tartaria. Pero las que venían por esta vía tenían por su mayor calidad de diez hasta veinte por ciento más de valor, porque como por este conducto el acarreo era más costoso y las aduanas muy moderadas, lo contrario que sucedia por el de Egypto, los mercaderes trahían por aquel camino lo más precioso, y aquellas especias que se desvirtuaban más en la larga travesía por agua [*].

También percibía el Soldán grandes alcabalas y tributos del algodón y azúcar que eran cosechas abundantes de las tierras de sus dominios, con

recibe ningún gran río cuyo ímpetu se oponga al fluxo y refluxo, todos los movimientos del Occéano son en él más sensibles que en los demás mares mediterráneos situados a una misma latitud. Mas por otra parte está poco expuesto a tempestades, y apenas conoce otros vientos que los del sur y norte, que son periódicos y fixan invariablemente el tiempo de la entrada y la salida.

Sólo el canal del medio, que tendrá de 25 a 60 brazas de agua, es navegable para los navíos grandes, aunque con mucha dificultad y riesgo de arrimarse a las orillas llenas de escollos (maniobras que sólo executan los naturales del país por la pequeñez de sus bastimentos), además de no encontrar en el gran canal sino un grandísimo número de islitas desiertas, áridas y faltas de agua, que no pueden servir de socorro alguno.

[3] El clavo y la nuez moscada son dos especias que no conoció la Europa en la antigüedad hasta el tiempo de los últimos Césares, en que empezó su uso.

[*] Sobre el comercio de especias véase LANE, *The Mediterranean spice trade*. Para la identificación y uso de la especiería medieval véase el cap. I, parte II, t. III, «Estado del comercio de los europeos en Levante y Poniente», y bibliografía allí citada.

lo qual proveían sus retornos los europeos, siendo así que el primero de aquellos frutos se criaba entonces en la Pulla, Candía, Sicilia, Rhodas y Romanía, cuya extracción escasa no fomentaba como se podía su cultivo; y el segundo abundaba en la isla de Chypre, donde había buenos plantíos. Pero uno de los frutos sin que no podía pasar el Occidente, aunque abundase en él, era el lino de Egypto para las manufacturas finas y delicadas, a causa de su singular excelencia, que lo hizo de moda en todas las partes de Europa.

Entre los varios renglones de comercio activo que hacían los europeos en Egypto y Syria *, se contaban el *oro*, *plata*, *estaño*, *plomo*, *cobre*, *azogue*, *ámbar* y *coral*, producciones que no daban aquellos países. Pero de su introducción percibía el Soldán de Alexandría grandes tributos [4]. Todos estos efectos se derramaban por todo el Egypto y Etyopía y otros pasaban a la India. Otro de los ramos de importancia que recibía el Egypto eran las *maderas* de construcción *pez*, *alquitrán* y *hierro*, de cuyas producciones que llevaban allá los Christianos carecía aquel país, de tal modo, que sin la introducción de aquellas materias no se hubiera construido un barco ** y sus principales ciudades como el Cayro y Babilonia no habrían podido subsistir, pues en ellas estaba toda la fuerza de la población. En Babilonia vivían casi todos los artífices y mercaderes, y en el Cayro [5] residía el Soldán con su Corte, sus Almirantes y guerreros e infinito pueblo, cuya manutención le venía por el agua mediante una infinidad de barcos que baxaban y subían por el Nilo y cruzaban por sus canales. El derecho de Aduana por la introducción de la madera, fierro y pez era de veinte y cinco por ciento, y por cada barco que navegaba por el cauce, brazos y estanques del Nilo percibía anualmente tres florines y medio de oro. Además, llevaban los europeos a Alexandría y otras tierras del Soldán *azeyte* en gran cantidad, *miel*, *avellana*, *almendra*, *azafrán*, *seda*, *paños* y estofas de *seda* y *lino*.

Nos ha parecido muy a propósito dar esta preliminar del poder y estado

[4] Primeramente del oro que se llevaba para la Zeca cobraba un 6 por 100. Del comercio de la plata un quatro y medio por ciento en Alexandría, y de toda la que pasaba al Cayro para la Zeca un diez por ciento. Del cobre percibía en Alexandría por derechos de Aduana medio por ciento, y del estaño el quinto. Del plomo, azogue, coral y ámbar cobraba también fuertes gabelas.

[5] El Cayro fue fundado por los años de Christo de 970 por Giauchar General de Moëz Ledinillach, primer Califa Fatimita de Egypto, el cual eligió aquella opulentísima Ciudad por su Corte y residencia ordinaria.

* Sobre los objetos del comercio con Egipto véase MASIÁ, *La Corona de Aragón*, p. 242-260.

** Sobre la necesidad de tales importaciones véase LOMBARD, *Arsenaux et bois de marine*, p. 86-87.

del Egypto en la baxa edad, y de los diferentes ramos del comercio que giraban por las escalas y puertos de los Soldanes las naciones europeas, puesto que con aquéllas la catalana vino a ser partícipe de todos los ramos de comercio desde principios del siglo XIII, habiendo sido la droguería y especería otro de los que hicieron la opulencia de Barcelona, y las remesas directas de sus producciones y manufacturas los primeros ensayos de su comercio activo. En efecto: ya estaría muy corriente la navegación de los Barceloneses, a las partes de Alexandría, por los años de 1227, pues que por Real cédula [6] de Jayme I, se mandó entonces que ningún buque estrangero pudiese tomar cargo para Egypto, Syria ni Berbería habiendo nave nacional en el puerto de Barcelona propia para aquel viage. Ya entonces, por una concordia [7] ajustada en 1221 entre el mismo Rey Don Jayme y Guillermo de Mediona, acerca de la tarifa de los derechos de alcabala y tránsito, constan los renglones de varias mercancías y drogas que venían de ultramar. Las que allí se nombran y numeran por cargas, en prueba del comercio por mayor que se hacía en aquel riquísimo ramo, son la *pimienta, agallas, cotómaplo, falleta, cominos, grana kermes, gengibre, incienso, canela, goma, laca, palo brasil* [8], *orchilla, añil, alumbre, clasa, seda* y *azúcar*. Este último género, que es una producción original del Asia, apenas tenía más uso que en la medicina hasta la época de su introducción y cultivo en América, adonde lo llevaron desde las islas de Madera, en 1549, unos Judíos proscritos de Portugal. Dícese que las primeras tentativas del cultivo de las cañas dulces en Europa se hicieron en Sicilia, en 1150; de allí se trasplantaron a las provincias meridionales de España, desde donde pasaron a las Canarias, y de estas islas a las de la Madera. Tal es la peregrinación del azúcar, no menos famosa que la de la seda, del arroz y del algodón.

Otro monumento [9] del siglo XIII, en que se ha conservado la lista de varias producciones y géneros que venían entonces del Oriente, es el arreglo

[6] Col. Dip., n.º 5.

[7] Col. Dip., n.º 4.

[8] Este palo tintorio conocido en Europa desde el siglo XII con el nombre de *brazillum*, o de *braxilium* en latín, *brazill* en catalán, y *brasile* en italiano, comunicó sin duda el suyo al país de la América meridional, que hallándolo los primeros descubridores abundante en aquella especie de árboles, análoga o idéntica con la que se conocía en Asia, le dieron la denominación de tierra del Brasil.

No conciliando así estas aparentes contradicciones y anacronismos acerca del descubrimiento de un género que se ha creído por moderno en Europa; quedaría la puerta abierta a las dudas o a la perplexidad. MURATORI: *Antiquitates*, II, Dissertatio XXX, trahe dos instrumentos sobre tarifas de aduanas: el uno de Ferrara de 1193, y el otro de Módena de 1306, en las que se nombra el brasil entre varias mercancías estrangeras.

[9] Col. Dip., n.º 8.

de los derechos de la Aduana del puerto de Tamarit, en la costa de Tarragona, que se ajustó, en 1213, entre el Magistrado de Barcelona y los Señores de aquel lugar. En las tarifas se nombran casi las mismas especies de mercancías que en las antecedentes. Sólo se especifican nuevamente el *cinamomo,* la *rubia,* la *alquena,* el *fustete* y ciertas aromas, cuyos nombres son desconocidos, y se repite el nombre de *brasil.*

Entre las drogas y otras producciones que se expresan en la tarifa [10] de las leudas del puerto de Colibre en Rosellón, la que se publicó en 1252, se leen casi los mismos nombres, menos los de *matalahuga, clavo, nuez moscada, casia fistola, calanga,* y se repiten los dos palos tintorios, el *brasil* y el *fustete.*

En el capítulo XLIV de las leyes marítimas del Consulado del mar de Barcelona, que sin duda no baxan de mediados del siglo XIII, se arreglan los cargamentos para los tornaviages de Alexandría con cierta proporción entre los géneros y las toneladas o *esportadas.* Allí se nombran, entre las cosas que venían de Egypto no especificadas en las sobredichas tarifas, el *algodón en rama e hilado, lana de capells, porcelanas, alumbre, dientes de elefante, azeyte* [11], *lino* y otros géneros cuyos nombres se desconocen, como *lentidasti, bagadel, lixadera*; pero se repite también el *brasil.*

En las ordenanzas [12] que en 1271 publicó el Magistrado Municipal de Barcelona para arreglar las tarifas de los corredores en las compras y ventas, se especifican varios nombres de producciones orientales, distintas de las expresadas hasta aquí, y son las *nueces de exarc,* las *cubebas silvestres,* el *citovart* o la *zedoaria* raíz de la Palestina, el *índigo de bagadel* y el *índigo de golfo, almáziga, tragacanta, pimienta larga,* el *palo de aloes, ruibarbo, alumbre de Alepo, de Bugía,* y *de bolcam* *.

En vista de estos preciosos renglones que venían de Levante, y particularmente de Alexandría, podemos graduar hasta qué punto un tráfico, por cuyo medio se habían hecho opulentas Venecia y Génova, no habría enriquecido a los Barceloneses. Las ganancias en la droguería y especería debían de ser entonces inmensas, así porque era comercio de pocas naciones, como porque el uso de aquellos géneros era más necesario y general antes que los de América hubiesen podido abaratarlos o competirlos. Entre otros

[10] Col. Dip., n.º 11.

[11] Entonces los Catalanes no habían abierto el comercio directo a Sevilla, de donde trahian después el azeyte como uno de los principales renglones de la exportación de Andalucia.

[12] Véase el Ap. n.º 25, en que están traducidas.

* Glosario de todas estas voces en Coromines, *Tarifa dels corredors.*

frutos que vinieron del Asia a Europa con la comunicación de nuestros primeros mercaderes, son el *fagopyrus*, o trigo sarraceno que llaman los Franceses, las primeras cevollas del azafrán, los primeros cascos de las reyníciulas, el arte de amarroquinar las pieles, la lepra y las viruelas. No fueron éstos los únicos frutos que vinieron a las partes de Occidente; el cultivo del arroz pasó de la India a Egypto en tiempo de los Califas, y sus primeras sementeras se cogieron en los contornos de Damiata. Es muy probable que los Árabes lo introduxeron a España, así como lo es que propagasen, también, el cultivo del algodón * y de la seda en las fértiles Andalucías. No se ha encontrado entre tantas memorias antiguas sobre las varias especies de producciones asiáticas que se introduxeron sucesivamente en Europa en todo el transcurso de la baxa edad, mención alguna del café [13], siendo así que su primer cultivo se empezó en la Arabia feliz, bien que ignoramos la época así de sus primitivas cosechas como de su uso para la bebida. Sólo se sabe que se empezó a beber por un Mollach Árabe, llamado Cadely; que sus Dervices siguieron su exemplo y luego las gentes de la ley; que de las orillas del mar roxo pasó a Medina y a la Meca, y por medio de sus peregrinos se difundió por todos los países mahometanos.

El ramo de la especería fue el principal renglón del comercio que los Catalanes cultivaron en las tierras de ultramar a competencia de los Venecianos y Genoveses, con quienes concurrían por medio de factorías o lonjas, así en las escalas de Levante para las compras, como en los emporios de los Países Baxos para sus ventas y despachos. Este género de tráfico había sostenido al colegio de los Drogueros de Barcelona ** en summo auge y prosperidad, de cuya antigua opulencia todavía se vieron vestigios en el siglo pasado. Sus ordenanzas son un auténtico testimonio del floreciente estado de aquella clase de mercaderes, de la importancia de aquel trato y de la sabiduría de las disposiciones municipales acerca de la pureza y legalidad de su manejo. De esto es buena prueba el Vando [14] que se pro-

[13] Habiéndose ya hecho general y común el uso de esta bebida, las primeras casas públicas de cafés se abrieron en Turquía para tener los hombres esta ocasión de juntarse, en un país donde los zelos y el retiro de las mugeres no permiten el trato y entrada en las casas; pero en 1650 de orden del Gran Visir fueron abolidas estas casas en Constantinopla en castigo de haberse en ellas murmurado del Gobierno. Cerradas aquellas casas en Levante, un comerciante inglés, que acababa de llegar de aquellas partes a su patria, plantificó en Londres la primera casa de café en 1652, la que ha sido modelo de todas las demás que se han establecido después en Europa.

[14] Col. Dip., n.º 206.

* Véase el trabajo de Millás, *El cultivo del algodón*.

** Sobre el Colegio de Drogueros y Boticarios de Barcelona véase González Sugrañes, *Els antichs gremis*, I, p. 31-186.

mulgó por el Ayuntamiento en 1372, acerca de la venta y ley de la droguería y especería trahídas de ultramar a Barcelona. Allí se habla de la pena en que incurría el que adulterase la pimienta, el gengibre, el azafrán, las gomas, el índigo, etc., pues amás de ser quemada la mercancía, debía el falsificador perder el puño: con la advertencia que si los géneros que habiéndose comprado sobre buena fe en levante, se encontraban después maleados, no los podía vender el mercader dentro de la Ciudad, antes bien luego al punto debían extraherlos; y si alguno había vendido, volver su precio al comprador, baxo la misma pena. En 1387 fue promulgado otro edicto sobre la misma naturaleza, y en 1406 y 1495 se publicaron otras dos ordenanzas para arreglar este ramo de policía mercantil.

De todos modos, siempre resulta que el tráfico y navegación a ultramar fue uno de los primeros y principales obgetos a que se aplicaron los Catalanes. En las leyes antiguas del Consulado del mar (capítulo LXXVII) se trata del ajuste de flete entre los mercaderes y los patrones que hacían el viage de Acre, Armenia y Alexandría. Pero, como hemos dicho, este último puerto fue el principal emporio al que con más frecuencia y constancia acudieron, pues por monumentos auténticos consta que antes de los años 1227 cultivaban aquel comercio, y que en 1536 aún no lo habían del todo abandonado los Barceloneses.

Por los años 1250 la concurrencia de aquellos mercaderes a Egypto, con motivo del trato de la especería, era un objeto de tanta consideración que el Rey Don Jayme I ajustó un tratado de comercio con el Soldán, por medio de dos experimentados navegantes de Barcelona, *Ramón Ricart* y *Bernardo Porter*, que anteriormente habían corrido aquellos mares con dos galeras suyas [15]. En 1272 era ya Alexandría otro de los puertos de Levante donde tenían los Catalanes su cónsul nacional.

Parece que poco tiempo después padeció aquel tráfico alguna interrupción con motivo de una Bula de Gregorio X que prohibía toda comunicación con países de Infieles, y particularmente en las tierras del Soldán de Egypto, por temor, según se demuestra, de que no se acrecentase su poder y fuerza con los socorros y aprestos que podía recibir de Europa, y con los derechos exorbitantes que le rendían sus propias aduanas. A instancia, pues, de la Santa Sede, expidió Don Jayme I su Real Cédula en 1274, prohibiendo en sus dominios toda extracción de hierro, armas, maderas de construcción, granos y otros víveres para tierras de Sarracenos.

[15] Gómez Miedes: *Vida de Jaime I*, libro XVI, cap. VI, p. 358.

Esta providencia causó gran sensación en el comercio de Cataluña, que hacía entonces un tráfico activo en Egypto y Berbería. Así es que la Ciudad de Barcelona hubo de suplicar al Rey que se sirviese declarar varios puntos de dicha Cédula cuya inteligencia era dudosa. La materia fue ventilada por una Junta de Teólogos de Santo Domingo y San Francisco, y en su vista fue expedido un Real decreto [16], en que se declaró lo que debía entenderse de ilícita exportación para países de Sarracenos; y eran, además de las armas, maderas y hierro, el *plomo*, la *pez* y la *xarcia* de cáñamo, y otra cualquiera materia de que pudiesen fabricarse aparejos navales; igualmente se debía entender por vedada la venta de toda especie de baxeles a los infieles. En el ramo de víveres se especificaron por prohibidos el trigo, cebada, mijo, panizo, habas, garbanzos y toda harina de éstos y otros géneros de granos y legumbres; pero quedaba libre la exportación de otros cualesquiera géneros y producciones para el reyno de Túnez y otros países de Berbería, siempre vedada toda comunicación con los dominios del Soldán. Declárase por último, en dicho Real decreto, que en las cosas prohibidas de embarcarse no se comprehendan las necesarias al rancho de la marinería y pasageros, y a la conservación y propia defensa de las naves, a cuyo efecto se nombraron dos peritos celadores, baxo cuya inspección y conocimiento se arreglasen las provisiones de víveres y aprestos con respecto a la fuerza de las tripulaciones, estado de los buques y distancia de los viages.

Sin embargo de estas rigurosas disposiciones, parece que algunos años después se restableció, o trataba de restablecer, la navegación a Alexandría, pues, en 1286, hallamos que Don Pedro IV dirigió una carta [17] desde Barcelona al Soldán de Egypto sobre varios puntos concernientes al arreglo de los intereses mercantiles de sus respectivos vasallos. De los primeros documentos que existen acerca del comercio de los Catalanes restablecido en Alexandría, es la carta [18] de creencia del Magistrado Municipal de Barcelona al Emir de la aduana de aquel puerto, a favor de Guillermo Bañolas, que pasaba a recoger varios géneros y mercancías, y entre ellas gran porción de alcohol, que su difunto padre había llevado allí en 1286, y por no

[16] Col. Dip., n.º 26.

[17] Esta carta está entre los registros del reynado de Don Pedro en el Archivo Real de Barcelona, y empieza con este dictado: *Excellentisimo Principi Illustrisimo Soltano Babiloniæ.* * La ambigüedad de la referencia y el manifiesto error en la fecha o en el nombre del monarca han impedido la localización de este documento en el A. C. A.

[18] Col. Dip., n.º 68.

haberlas podido despachar para habilitar su nave a su retorno a Barcelona, las dexó depositadas en dicha aduana; pero a su vuelta fue apresado por unos corsarios. En 1301 era corriente la navegación a ultramar, pues la Ciudad de Barcelona requirió al Conde de Ampurias, paraque mandase levantar un embargo que el colector de las leudas del puerto de Cadaqués había puesto sobre un surtido de canela que Francisco Trilla remitía a Monpeller, con motivo de reintegrarse de los derechos que no satisfizo Bernardo Marquet quando arribó desde Aguas-muertas a dicho puerto, procedente de ultramar. Así, pues, se representó al referido Conde la antigua e inmemorial posesión en que estaban los Barceloneses de sus franquicias por razón de las embarcaciones que volvían del viage de Levante [19].

Podemos decir que en todo el siglo XIV no se encuentran sino repetidos documentos de que nunca estubo más corriente la navegación a Alexandría, y aquel tráfico más floreciente. Sin embargo, no faltaron revoluciones alguna vez que lo debilitaron o interrumpieron a ciertas temporadas. En aquel siglo se repitieron las Bulas prohibitivas de la Santa Sede; las guerras entre Catalanes y Genoveses sobrevinieron; y la buena inteligencia con los Soldanes, algunos de ellos injustos y tiranos, que se sucedieron, fue desbaratada más de una vez en gran menoscabo de los intereses de la Corona de Aragón, a pesar de la constancia con que siempre sus Reyes siguieron el systema de paz y neutralidad con todos los Príncipes Musulmanes.

Quando tratemos de los Consulados que tenían los Barceloneses en sus diferentes escalas de comercio, se verá que desde 1301 hasta 1381, fueron muy frecuentes los despachos de Cónsules de Alexandría, en prueba de que aquel emporio fue una casi continua residencia de Catalanes. En efecto: leemos que luego de conquistada la isla de Gerbes, en 1314, Raymundo Montaner, que quedó allí por Gobernador, trató de repoblarla para hacerla escala y depósito de los mercaderes que venían del viage de Egypto y demás puertos de Levante [20]. En unas ordenanzas que se publicaron en Barcelona, en 1315, para la exacción de cierto tributo que se debía imponer sobre las embarcaciones nacionales, con motivo de aprestarse una esquadra contra los moros, se especifica lo que debían contribuir las naves y cocas del viage de ultramar a la ida y a la vuelta [21]. Posteriormente nos consta también, según testimonio [22] de un autor Inglés que viajaba a Jeru-

[19] Col. Dip., n.º 67.
[20] ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, cap. XIII.
[21] Col. Dip., n.º 97.
[22] Es una obra intitulada: *Itinerarium Simonis Simeonis ad Terram Sanctam.* Edición de Cantorbery, 1778. Estas son las palabras del Autor, que fue Frayle Dominico, quando habla de lo que vio en Alexandría: *Hoc autem*

salén por los años 1322, e hizo alguna mansión en Alexandría, que los Catalanes tenían su Lonja de contratación en aquella ciudad, al modo que la tenían los Venecianos, Genoveses, Marselleses y otras naciones. Aquel viajero se entretiene refiriendo todo quanto le causó novedad en aquel opulentísimo emporio: por exemplo, que los comerciantes de las naciones quando arribaban se debían dirigir a su Lonja y Barrio respectivo y depositar allí sus géneros a disposición de sus Cónsules nacionales. Éstos, prosigue, eran los presidentes de aquel Barrio y de todos sus moradores, de modo que sin su inspección y consentimiento ningún mercader podía alojarse ni introducir sus efectos. Tampoco podían admitir en dicho Barrio más número de mercaderes ni de mercancías que el determinado y pedido en su introducción por el Alcayde del Soldán, que asistía a la puerta acompañado de los mismos Cónsules, quienes debían darle cuenta igualmente de los que salían.

Por los años 1334 continuaba el tráfico y navegación en Egypto, pues que dos naves mercantes catalanas, estando surtas en cierto puerto de aquella costa, fueron acometidas por unas galeras genovesas, que después de una reñida resistencia las prendieron fuego [23]. Pero luego, en 1338, encontramos prohibido segunda vez con censuras pontificias a todas las naciones christianas la navegación a Egypto, sin duda con el fin de evitar el transporte de municiones y pertrechos que la codicia mercantil podía conducir al Soldán de Babilonia, como quizá lo habría mostrado la experiencia, sin embargo de otras dos excomuniones que en el siglo anterior se habían fulminado contra los que exportaban para tierras de infieles ciertos frutos y materias, según la declaración que en decreto [24] de 1281 y 1295 hicieron a sus vasallos los Reyes de Aragón D. Pedro III y Don Jayme II.

Estas censuras generales parece que eran apoyadas con fuertes penas pecuniarias y aun corporales, que imponían los Príncipes a los transgresores de sus dominios, bien que, según se colige de aquellas providencias, había casos que, impetrada indulgencia de la Santa Sede *, se permitían al-

est sciendum, quod comuniter quælibet Christianorum Civitas maritima habent fundum in Civitate ipsa et locus ædificatus pro mercatoribus determinatæ Civitates vel Regionis, utpote fundus Januæ, fundus Venetiarum, fundus Marsiliæ, fundas Cathelanorum, etc. * Simón Simeón era fraile franciscano y no dominico, y la edición de 1778 es de Crambridge y no de Canterbury.

[23] Bizaro: *Anales*, lib. V, p. 16.

[24] Col. Dip., n.os 30 y 56.

* Sobre la actitud de la Santa Sede ante el comercio con los infieles y sobre el comercio de contrabando véase Giménez Soler, *El comercio*, y especialmente Masiá, *La Corona de Aragón*, p. 32, 43, 81 y 103, y la bibliografía allí citada. Véase también Sinués, *Tres cartas reales*.

gunas expediciones, mas estas gracias salían tan cargadas de derechos en las licencias que concedían los Soberanos, que su excesivo rigor convidaba a la transgresión. Pero los Barceloneses casi nunca perdieron de vista aquella navegación oriental, porque a proporción de los nuevos riesgos que corría su tráfico clandestino, era entonces tanto más lucroso, así por la menor concurrencia en los mercados, como por el mayor valor que debían adquirir las ventas de los retornos.

En efecto: el amor a las grandes ganancias había prevalecido de tal suerte y el número de los infractores llegó a ser tan exorbitante, que el Magistrado de Barcelona hubo de recurrir a la benignidad del Rey Don Pedro, quien, en vista de los grandes daños que se representaron de la rigurosa execución de las penas impuestas, por su cédula [25] de 1338 levantó el rigor de las multas y otro qualquiera género de castigo, indultando a todos los navegantes y mercaderes barceloneses que hasta aquel día hubiesen viajado a Alexandría y otras tierras del Soldán, y anulando todas las acciones, denuncias y sumarias pendientes y que en lo succesivo pudiesen intentarse por la Real Hacienda contra ellos, sus hijos y sucesores. Por este general y absoluto indulto se indemnizó al Rey por una vez con veinte mil sueldos de terno que la Ciudad depositó en el Real erario. En la misma cédula, el Rey se sirvió declarar el sentido ambiguo de una cláusula anterior, expresando que en dicho indulto no se comprehendiesen las cantidades ajustadas con el tesorero Real y no satisfechas por razón de los derechos de las licencias dadas para algunas naves que en el año anterior de 1337 habaín salido de Barcelona con destino a aquellas partes, y no habían todavía regresado.

Otras naciones comerciantes experimentaban, en aquel tiempo, los efectos de estas rigurosas providencias en la interrupción total del tráfico más beneficioso que entonces se giraba en todo el orbe. Venecia estubo privada de este ramo de navegación hasta el año de 1346, en que volvió a abrir su contratación en Egypto Con este fin, la República, baxo el gobierno del Dux Andrés Dandolo, había embiado a Nicolás Zanio cerca del Soldán para ajustar un tratado que restableciese su comercio. El Papa Clemente VI, a quien se acudió para la confirmación de aquel convenio restringió su duración a solos cinco años, y determinó a seis galeazas el número de baxeles que podían hacer el viage de Alexandría. Dos años después fue extendida

[25] Col. Dip. n.º 141.

la licencia pontificia hasta diez años, y la navegación a los puertos de Syria sugetos al Soldán, pero siempre con prohibición de llevar hierro y otras materias para aprestos navales, baxo de las antiguas censuras [26]. Desde aquella época fue acrecentando aquella República su opulencia con el tráfico de las aromas, drogas, especería, pedrería y ricas sedas de Oriente, que sacaban de aquellos puertos.

La navegación de los Catalanes adquiría por aquellos tiempos mayor libertad, pues veremos en otro lugar que por los años 1344 tenían su cónsul en Egypto, y que en 1358 se nombró otro mercader barcelonés con el mismo cargo. A la verdad, el comercio del Levante se reanimó con tanta actividad desde entonces, que Zurita [27], hablando de los progresos que habían hecho los Catalanes en aquellos mares y países, y del estado floreciente de sus negocios por los años de 1366, dice lo siguiente: «Tenía la nación catalana en aquellos tiempos muy grande contratación y comercio en todos los reynos de moros en África, y en las provincias de Grecia y Romanía, y en todo el Imperio de Constantinopla y en las regiones de Suria y Egypto, señaladamente en las ciudades de Damasco, el Cayro y Alexandría, y era muy ordinaria la navegación de los mercaderes de Barcelona para aquellas partes de Levante..., pero era mucho mayor el provecho que redundaba de la contratación que los Catalanes tenían en Egypto y Suria; y era por este tiempo Soldán de Babilonia Cacin Abuhal Mahalí Zahaben; quien por causa de la invasión y guerra que le hizo el Rey de Jerusalén y Chypre *, mandó prender a todos los Christianos que estaban en sus reynos, y fueron embargados y detenidos todos los mercaderes súbditos y naturales del Rey de Aragón, así los catalanes que residían allá en sus compañías, como los que nuevamente habían pasado a Levante, y otros que estaban poblados en Sicilia, Romanía, Chypre y Túnez, y fueron ocupadas todas las mercaderías y bienes... Determinó entonces el Rey embiar sus Embaxadores, y fueron Umberto de Fonollar y Gisperto de Campllonch, paraque procurasen que mandase poner en libertad a todos los mercaderes que eran sus súbditos con sus bienes y mercaderías, y se les hiciese enmienda de los daños que habían recibido».

Sin embargo, parece que el comercio a Egypto se había de hacer con

[26] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 611. Justiniano: *Rerum venetarum Historia*, lib. IV, página 60.

[27] Zurita: *Anales*, II, lib. IX, cap. LXIV, folio 344.

* Sobre la participación y consecuencias de la intervención catalana en el saqueo de Alejandría en 1365, véase Sáez Pomés (= Amada López de Meneses), *Los aragoneses*. Cf. p. 174 de la presente obra.

[77]

tantas trabas y éstas eran tan embarazosas, que, sin preceder absolución de la Silla Apostólica, ninguna embarcación podía desde Cataluña emprender aquel viage. Y por otra parte eran tantas las restricciones y gravámenes de parte del Real fisco, que en tiempo de Don Pedro IV se aumentó considerablemente con esos onerosos arbitrarios e insoportables impuestos que en el año 1373 el Magistrado Municipal, vigilante siempre en la conservación de su marina y comercio, transigió con el Rey una concordia [28] por la qual se arreglaron varios puntos concernientes a la exacción equitativa y proporcional de los derechos: cuya exorbitancia, aun después del arreglo, demuestra quál sería el rigor de las antiguas exacciones. Aquellos derechos y las multas fueron después aplicadas para los gastos de la obra de las Atarazanas, pues en otra transacción [29], ajustada entre el mismo Rey y la Ciudad en 1378 para la empresa de dicha fábrica, aquélla propuso el arbitrio de aplicarla las imposiciones de aquel ramo de navegación.

Ya antes, en 1373 había vendido el Rey a la misma Ciudad, por dos mil florines de oro, la facultad de conceder licencia por una vez a toda embarcación nacional que se destinase a Alexandría u otros puertos del Soldán, imponiendo sobre los buques mercaderes y pasageros las contribuciones que juzgase necesarias para reintegrarse de aquella suma.

Ahora pues: en un tiempo en que la navegación de ultramar era peligrosa por las incursiones frecuentes de los pyratas: los viages, largos por la imperfección de los buques y atraso de la náutica [30] y los fletes muy costosos por la necesidad de armar las embarcaciones y de hacer muchas arribadas; en un tiempo en que el interés del dinero corría a diez y ocho y a veinte por ciento; en que los Cónsules de las escalas ultramarinas vivían de las contribuciones de los navegantes y mercaderes de la misma nación que protegían *; en que las aduanas de los Sarracenos, sin contar las avanías y frecuentes extorsiones, eran tiránicas; en que, finalmente, sobre los derechos ordinarios de los puertos de su salida y retorno se cargaban fuertes multas y hasta excomuniones; en semejante tiempo, podemos muy bien decir que las ganancias del comercio debían de ser inmensas para proseguir

[28] Col. Dip., n.º 198.

[29] Col. Dip., n.º 209.

[30] Ap. n.º 21. Por unas memorias que se han recogido, se hecha de ver que comúnmente los viages a Alexandría con ida y vuelta eran de diez u once meses. Pero se nota que las embarcaciones navegaban en todas las estaciones del año, pues en los de 1390 y 1391 y siguientes leemos salidas para Egypto en setiembre, octubre, noviembre y febrero.

* Un interesante ejemplo de extorsiones y violencias por parte de los propios representantes de la Corona, en la miscelánea de Miret y Sans, *Sempre han tingut béch les oques*, II. p. 20-27.

con tanto ardor y actividad los viages al Egypto. Verdad es que los retornos se componían de géneros preciosos, que doblaban la estimación transportados al norte de Europa.

Eran, también, muy propio de la religión de los Soldanes, y de la barbarie y codicia de sus Emires y Alcaydes, la freqüencia de las tropelías y concusiones contra los traficantes christianos, que en un país arbitrario estaban expuestos a la suerte de todas las revoluciones de aquel gobierno, señaladamente en las mudanzas de Soberano. Estos temores obligaban a los Príncipes christianos a conciliarse la neutralidad pacífica de los nuevos sucesores. El Rey D. Pedro IV, en 1379, asentó paces con el Soldán *Alí Mansor Aleddín*, para asegurar el comercio y navegación de sus vasallos a aquellos países. Afin de hacerlas más sólidas y duraderas, expidió su Cédula [31] dirigida a todos los capitanes, patrones, armadores y otros oficiales de mar de sus dominios, paraque se abstuviesen de cometer hostilidad alguna contra los súbditos de dicho Soldán en qualesquiera mares y países. Después, en 1386 *, despachó el mismo Rey Don Pedro cerca del Soldán *Barkok Daher* tres cavalleros barceloneses, Jayme de Fivaller, Bernardo Pol y Bernardo de Gualbes (éste llevaba el despacho de Cónsul de Alexandría), para ajustar un nuevo tratado de comercio, y asegurar la libre navegación a las partes de Egypto [32].

Los Barceloneses, a la verdad, habían sido en aquel siglo y el anterior los Españoles que más frecuentaron las costas del Asia y Egypto, pues sin contar los Embaxadores que en 1250 despachó Don Jayme I a Damasco, en 1377 Don Pedro IV embió al Soldán un cavallero llamado Bonanato Sapera, para negociar con aquel Monarca la libertad del Rey de Armenia y de sus hijos, que tenía en cautiverio [33]. En las galeras que se aprestaron en Barcelona para conducir a dicho Embaxador, se embarcaron los que el Rey de Castilla, Don Juan el Primero, embiaba también con la misma comisión, movido de la infeliz suerte y destino de aquel Príncipe prisionero [34].

El tráfico de Oriente por las escalas de Baruth y Alexandría, continuaba a fines del siglo XIV con bastante actividad, y prosiguió con algunas intermisiones, indispensables por las vicisitudes de los intereses políticos

[31] Col. Dip., n.º 211.

[32] Zurita: *Anales*, II, lib. X, cap. XXXVIII, f. 386.

[33] *Ibíd.*, lib. X, cap. XXI, f. 370.

[34] *Crónica del Rey don Juan I*, cap. VI, página 187, a continuación de la del Rey D. Pedro de Castilla, impresión de Pamplona del año 1591.

* Véase en Sancho, *Suspensión del comercio*, el texto de un pregón mallorquín de 1386 disponiendo el cese del tráfico con Egipto.

de las naciones, hasta principios del reynado de Carlos V. Por un reglamento que el Magistrado Municipal de Barcelona dispuso en 1381 para arreglar la policía, derechos y prerrogativas del Consulado y Lonja de los Catalanes en Alexandría, y por otro que el mismo Magistrado ordenó en 1386 para reformar los abusos del segundo Consulado que tenía en Damasco, según explicaremos en otro lugar, se puede venir en conocimiento de quán floreciente estaría entonces la navegación de ultramar. En este último reglamento se prescriben los derechos que el cónsul debía percibir de los géneros que entraban en Damasco, llevados por los Catalanes en derechura de la ciudad de Barcelona al puerto de Baruth, en embarcación propia o estraña, y de las mercancías que los mismos descargasen en esta última escala de la Syria, no procedentes vía recta de la referida ciudad, sino de Sicilia, Rhodas, Romanía, Turquía, Chipre y otras partes [35]. Desde los años 1390 hasta 1394, consta por otras memorias contemporáneas [36] que en aquel tiempo se continuaban los embíos y retornos del comercio de ultramar, que los Barceloneses seguían sin el embarazo y aparato de flotas periódicas que habían adoptado los Venecianos y en gran parte los Genoveses, los quales tenían tomadas sus estaciones para los viages largos como eran los del mar negro, Syria, Egypto, Flandes, Inglaterra, que se hacían con naves grandes y galeazas propias del Gobierno y montadas por Nobles afín de habilitarse en el comercio y la náutica *.

Sea como fuere, es cierto que en el siglo XV cultivaron los Catalanes con igual constancia el comercio de Egypto, si no con mayores adelantamientos que en los dos anteriores. Buen testimonio son de ello los muchos nombramientos de cónsules que despachó la Ciudad de Barcelona para el puerto de Alexandría desde el año 1413 hasta el de 1193, como se referirá de propósito en otro lugar. Además, vienen en confirmación de esta verdad varios hechos que nos han transmitido las historias, y algunos documentos que los archivos han conservado hasta nuestros días. De resultas, pues, del combate que sostubieron, en 1411, dentro del puerto de Alexandría, siete naves mercantes catalanas contra una esquadra genovesa por espacio de quince días consecutivos, dos de ellas quedaron baradas en la playa con sus cargamentos avaluados en ochenta mil florines [37], valor asombroso para

[35] Col. Dip., n.º 231.

[36] Véase el Ap. n.º 21, donde se leen los nombres de los patrones que partían o volvían sus cargamentos, y los días de su salida y retorno al puerto de la ciudad de Barcelona.

[37] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1238.

* Sobre la navegación como empresa de Estado véase Sapori, *I primi viaggi*, y Tenenti-Vivanti, *Les galères marchandes venitiennes*.

aquel tiempo, que equivaldría a más de medio millón de pesos. Todo lo qual prueba con más evidencia la riqueza de aquel comercio por la preciosidad de los géneros del Asia.

Por los años de 1414, hallándose en Alexandría con el cargo de cónsul Francisco Zatrilla, quexoso de algunas vexaciones que padecía el comercio de los catalanes en Egypto, recurrió al Soldán *Zeith Hamud* en nombre de la ciudad de Barcelona, paraque se observasen los tratados y prácticas antiguas. En conseqüencia de este oficio mereció el Magistrado Municipal de dicha ciudad que aquel Monarca le dirigese una carta [38], asegurándole de su buena inteligencia y justicia, en la qual prometió remover los gravámenes y nuevas exacciones que se habían innovado contra la libertad del comercio de los christianos.

Desde principios del reynado de Don Alonso V, en que se asentaron paces con el Soldán el comercio de Egypto que continuaron los Catalanes jamás se vio más floreciente y prosperado, a causa de los continuos embíos de sus frutos y manufacturas, y de los ricos retornos de las drogas y especería, que surtían no sólo muchas provincias de la Península sino países estraños y remotos. Pero, por los años 1437, el Soldán *Boursbaí Ascraf Seid-feldin*, a fuerza de extorsiones y tiránicos edictos, rompió la buena inteligencia y cortó toda comunicación con los christianos europeos. Así, pues, interrumpida toda navegación y tráfico entre las provincias de la Corona de Aragón y aquellas regiones orientales, la ciudad de Barcelona, como protectora del comercio de los Catalanes y demás vasallos del Rey, buscó todos los medios posibles para restaurar aquella importante contratación que yacía postrada, principalmente desde que el Cónsul puesto por dicha ciudad en Alexandría murió de aflicción y malos tratos. A este fin, sus Magistrados pasaron eficaces oficios [39] al Rey Don Alonso, que a la

[38] Col. Dip., n.º 283. La cabeza de dicha carta dirigida al Ayuntamiento de Barcelona dice así traducida literalmente en castellano: *Al Ayuntamiento de los Prohombres Consejeros, liberales, caritativos, honrados, grandes y altos oficiales, seguidores de la señal de la Cruz cabeza de la ley de los Christianos, leales a los Reyes, concordables con Dios, el qual les alargue la vida. De parte del Rey Señor de gran Señorío, sabio, justo, conservador y guardador de justicia, coaquistador de reynos, iluminador del mundo y de su ley, Rey de los creyentes y de Sarracenos, dador de justicia a los Grandes Señores, defensor de los injuriados contra los injuriadores, teniendo el cetro de los Alabares y Aligamos y de los Turcos, Dios le salve su intención y el Salvador de ley ortodoxa mientras dure su vida, dador y remunerador de los beneméritos de su Señorío, Señor de dos mares, de la mar dulce y la mar salada; devoto peregrino de su Iglesia de Jerusalén y de la Meca, dispuesto y aparejado a guardar justicia y equidad, señor de los Reyes y Señor del tiempo presente, cabeza de los trescientos de su ley, Regidor de la tierra de aquéllos, ZEITH HAMUD. Dios le preste su señorío, su caballería y pueblos.*

[39] Col. Dip., n.º 319.

sazón estaba en Nápoles, representándole el deplorable estado del comercio de ultramar, afín de que restableciese la antigua paz autorizando con su creencia de Mensagero Real al sugeto que ellos nombrasen para cónsul de Egypto. Fue nombrado Pedro Monrós *, comerciante barcelonés, el qual llevó la comisión de pasar antes a Nápoles, presentándose al Rey para solicitar las instrucciones y poderes necesarios con que poder negociar la paz con el Soldán.

Esta diligencia produciría los buenos efectos que tanto deseaba toda la nación. Así el tráfico de la especería había vuelto a tomar alguna actividad, pues en 1445, hallándose de cónsul de los Catalanes en Alexandría Juan Camós, escrivió [40] a los Magistrados de Barcelona la noticia de hallarse encarcelados varios mercaderes de su nación, de orden del Alcayde de las aduanas del Soldán, con motivo de la compra de un surtido de especería que en otro tiempo había ajustado a plazos con dicho Alcayde y otros tratantes Pedro Sirvent, cuyas cantidades nadie había cuidado de satisfacer. En conseqüencia de esto, suplicaba aquel cónsul a los Magistrados diesen pronta providencia, paraque de los bienes de dicho Sirvent, ya difunto, se cubriese aquel crédito, afin de dar libertad a los inocentes patricios que se hallaban presos.

Por los años de 1448 hallamos que estaba ya interrumpido otra vez el comercio a Egypto por causa de la guerra que se movió entre el Soldán y el Rey Don Alonso. Pero la ciudad de Barcelona, avisada por un oficio directo del Gran Maestre de Rhodas sobre las pacíficas intenciones de dicho Soldán, hizo una humilde representación al Rey, ponderándole las ventajas de aquella paz para inclinarle a un tratado sólido que reanimase la navegación a aquellas regiones. Según parece, la paz se restableció, porque consta [41] que a mediados del año siguiente fue nombrado por cónsul en Alexandría Juan Espaser, comerciante de Barcelona, cuyos Magistrados, para creencia y pasaporte del nuevo electo, solicitaron los despachos del Rey, afín de entablar el comercio entre los vasallos de una y otra Corona.

Pero este comercio tubo gran decadencia a causa del fatal golpe que recibió la navegación de los christianos a Levante con la toma de Constantinopla y destrucción del Imperio Griego por las armas de Mahometo II. en 1453. Desde entonces, las esquadras Otomanas dominaron y aterraron el archipiélago, y la contratación catalana, después de haber padecido gra-

[40] Col. Dip., n.º 336.
[41] Col. Dip., n.ºs 363 y 364.

* Sobre las instrucciones dadas a Muntrós véase Camós, *Nuestro comercio con Egipto.*

ves perjuicios y molestias por alguna temporada, se restableció luego en Alexandría, donde reynaban los Mamelucos doscientos años había, cuyo gobierno aristocrático, compuesto de veinte y quatro principales de ellos, y codicioso de dinero, consintió, por algunas sumas y promesas, a que su país se hiciese el conducto universal y depósito exclusivo de todas las mercadurías de la India, de modo que sufrió por corrupción lo mismo que exigía el interés político de su estado. Además, como desde mediados del siglo XV quedó cortada la comunicación a Cafa, colonia de los Genoveses en la Crimea, a cuyo canal y mercado había trahído aquella nación el mayor giro del tráfico del Asia y por otra parte el sable formidable de Mahometo había ahuyentado a todos los navegantes que frecuentaban el puerto de Constantinopla, Alexandría vino a ser de resultas de aquella revolución el conducto más seguro del tráfico de la India, y el único emporio de los Venecianos, Genoveses y Catalanes hasta su entera conquista por Selim.

En prueba de ella encontramos que, en 1460, la caravela de Francisco Sanoses, mercader barcelonés, procedente de Rhodas para Alexandría, fondeó en aquel puerto cargada de varias mercancías. Mas como estubiese asechada por dos naves corsarjas genovesas, una de éstas la acometió improvisadamente con ciento y cincuenta hombres y a pesar del asylo de una Potencia neutral, fue tomada y saqueada. Sobre la restitución de una presa tan ilegítima, el Magistrado de Barcelona, implorando la justicia, la fe pública, el derecho de gentes y la representación del cónsul de los Catalanes residente en aquel emporio, recurrió con su oficio [42] al Soldán, paraque mandase restituir el cargamento a dicho Sanoses, respecto de haber entrado con un salvo conducto del mismo Soldán y seguridad del Almirante y Mostafí, que permitieron que a su vista se cometiese aquel insulto del sagrado del territorio e infracción de su palabra, sin haber jamás hecho justicia a las representaciones de los Catalanes. Es de creer que aquellos Ministros, según el grado de su avaricia, se entendiesen alguna vez con los pyratas en el despojo de las presas de las naciones amigas, aliadas y neutrales.

Después de sosegadas las turbaciones de las guerras civiles, que tubieron fin en 1472, y de haber entrado a reynar Don Fernando el Católico, Barcelona vino a ser un puerto habilitado a qualquiera nación para el comercio directo a Alexandría, sin duda en virtud de tratados anteriormente ajustados entre el Soldán y el Rey, quien expidió su cédula [43] de salvo con-

[42] Col. Dip., n.º 385.

[43] *Llibre de Consolat*, p. 112.

ducto y pasaporte a todos los mereaderes de qualquiera país que fuesen, que desde Barcelona emprendiesen el viage de Egypto y la Syria, ida y vuelta. Precisamente esta providencia debió de ser un nuevo estímulo para fomentar aquella navegación y traher a Barcelona todo el tráfico posible de ultramar. A este fin, tal vez la Diputación de Cataluña arregló en 1481 * la correspondencia de los pesos de Alexandría, Rhodas, Constantinopla y Sicilia con los corrientes entonces en Barcelona [44]. Por otra parte, en el reglamento [45] de seguros marítimos, promulgado por el Magistrado Municipal en 1484, se previene que las mercancías cargadas en el puerto de Alexandría se podían asegurar al valor constante que tuvieron en aquel puerto. Que la navegación de los catalanes a las partes de Levante continuase a fines de aquel siglo se deduce también del capítulo II [46] de las Cortes celebradas en 1481, donde en el título que trata de lo que debían adeudar las mercadurías trahídas de ultramar a Barcelona, se explica que se llamaba entonces viage ultramarino quando una nao, saliendo de cualquier puerto de Cataluña para Constantinopla, Trípoli de Suria y Alexandría, volvía vía recta a su destino.

Aquel comercio universal siguió algunos años, aunque con alguna intermisión. Hallamos que en 1485 la ciudad de Barcelona tenía su Cónsul en Alexandría, y que en el año 1492 y siguiente había elegido para aquel empleo dos distintos sugetos. Pero luego después parece que aquella navegación y tráfico siguieron con gran decadencia, o fueron de todo punto interrumpidos, pues con motivo de haber un cavallero principal de Barcelona, Juan de Sarriera, construido una nao para despacharla a Egypto con un cargamento, el Magistrado Municipal de aquella ciudad en 1495 escrivió [47] a Luis Soler, que por fortuna se hallaba en Alexandría recomendándole, como expedición entonces nueva, aquella embarcación, su capitán, factores y marinería, paraque los protegiese y dirigiese, de cuyo oficio se colige claramente que los Catalanes no tenían ya Cónsul en aquella región.

Sin embargo, luego de entrado el siglo XVI vemos que aquel tráfico se reanimó y continuó aún, por muchos años **. En 1502, consta que la Ciudad

[44] Se puede ver en un estado impreso al fin de las tarifas del libro intitulado: *Capítols y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, edición de Barcelona de 1577.

[45] *Llibre de Consolat*, p. 113. Véase el capítulo IV, que trata de los seguros.

[46] *Capitols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, 1577, p. 1, tit. I: *De mercaderies portades de Ultramar*.

[47] Col. Dip., n.º 423.

* Sobre la política económica del Rey Católico en relación con Egipto y Siria véase Vicens Vives, *Orígenes del mercantilismo*.

** Sobre relaciones comerciales con Ultramar durante el siglo XVI véase Carrera Pujal, *His-*

de Barcelona tenía otra vez Cónsul en Alexandría, y que según parece por la carta credencial [48] que el Magistrado Municipal dirigió al Soldán y a su Almirante en 1508, conforme a estylo en tales provisiones, salió electo para aquel cargo un cavallero barcelonés. Pero las conquistas de Syria y Egypto por Selim I, que acabaron de destruir el imperio de los Mamelucos [49] en 1517, cortaron toda comunicación con el puerto de Alexandría, bien que ya de algún tiempo atrás el descubrimiento de la India Oriental por los Portugueses había dado un golpe fatal al tráfico del Egypto. Las aduanas del Soldán, que formaban el principal ramo de sus rentas por el derecho de cinco por ciento que adeudaban las mercadurías en su entrada por el golfo arábigo, y por el diez por ciento que se exigía en su salida del puerto de Alexandría, empezaron desde aquella época a padecer una considerable decadencia, así por el comercio directo que hacían los Portugueses como por el que sus violencias impedían hacer. En conseqüencia de esta revolución tan famosa en los anales políticos del mundo, las bancarrotas fueron frecuentes por la ruina del tráfico, y las sublevaciones de la milicia mal pagada se multiplicaron en la decadencia de la prosperidad de Egypto. Pero el último golpe mortal que faltaba que dar, era aniquilar la navegación del mar roxo con la destrucción del puerto de Suez, infructuosamente intentada por los Turcos, cuyo gobierno dexó perder las ventajas de la situación de aquel istmo y caer en ruina el antiguo comercio de la ciudad de Alexandría.

Sin embargo, encontramos con bastante admiración, que aún después de destruido el Imperio de los Mamelucos, continuaron los Catalanes su comercio directo a Egypto. Esta navegación fue promovida en 1522, con gran zelo y conato, por los Magistrados Municipales de Barcelona y la Diputación General, pues, instruidos y apoyados con el dictamen de los Cónsules de la Lonja de aquella ciudad, pasaron sus oficios a Roma afín de impetrar la absolución para los que habían hasta entonces navegado a

toria política y económica, I. Sobre el consulado de Alejandría a principios de dicho siglo véase GIL GUASCH, *Fernando el Católico*.

[48] Col. Dip., n.os 430 y 436.

[49] Los Mamelucos fueron una tropa de esclavos Turcos del Kaptchak que el Soldán de Egypto y de Damasco, *Malek Salek Nodgemeddin Ayoub*, que murió en 1249, había comprado de los Tártaros para formar de ellos sus Guardias, a las quales mostró tanta predilección, que los elevó a los primeros cargos de la Corona. Este poder y valimento les dio facilidad para disponer del trono a su fantasía en tres distintas sucesiones, hasta que en 1254 adjudicaron el cetro de Egypto a su misma nación.

Azzeddin Moëz Ibegh tomó el título de Soldán y fue el primer soberano de la dynastía de los Mamelucos, *Baharitas* o Marinos, llamados de esta suerte porque habitaban las costas maríticas del Egypto.

Egypto y demás dominios del Soldán, y en una Bula expresa para continuar en lo sucesivo aquella contratación [50]. En efecto: consta que por los años 1523 salió de Alexandría, fletada para Sicilia, la nave catalana de Bernardo Sancho de Perpiñá, cargada de muchas mercadurías, en que interesaban varios mercaderes barceloneses, cuyo buque, habiendo aportado a Mesina, hubo de descargar precipitadamente sus géneros por razón de la peste [51]. En 1525 mantenían los Catalanes, baxo el Imperio Turco, la Lonja nacional en Alexandría, con el resto del comercio que entonces podía proporcionar aquella escala; pues consta que el cuerpo de mercaderes que residía a la sazón en aquel puerto, eligieron uno de entre ellos por cabeza, juez y representante suyo interín llegaba a tomar posesión de su empleo el cónsul que acababa de nombrar la ciudad de Barcelona, cuyo Ayuntamiento, para obviar ciertos disturbios que causó dicha elección, dirigió un atento oficio al Baxá que residía en el Cayro [52].

Por último, encontramos que en 1539 se despachó nombramiento de cónsul de los Catalanes en Alexandría; y es lo que más nos debe admirar que subsistiese en medio de las revoluciones de un gobierno arbitrario, y de una nación feroz y victoriosa.

[50] Col. Dip., n.º 461. [51] Col. Dip., n.º 462. [52] Col. Dip., n.º 461.

CAPITULO III

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LAS ISLAS Y COSTAS DEL ARCHIPIELAGO

Del comercio en Chypre

La navegación de los Catalanes a Levante no se limitaba sólo a los puertos de Syria y Egypto; las Islas de Candía, Chypre, Rhodas y otras eran frecuentadas por sus mercaderes *. No es posible señalar a punto fixo la época de este comercio, mas sí podemos colegir que ya a fines del siglo XIII era un obgeto de bastante consideración. En efecto, Enrique II, Rey de Jerusalén y de Chypre, por su Real diploma [1] expedido en 1291 concedió varias gracias en los derechos de sus aduanas y portazgos a los traficantes catalanes residentes en sus dominios, y a los que nuevamente aportasen a ellos **. Entre otras cosas, establece un dos por ciento sobre todas las mercancías que llevasen, y otros dos sobre las que extrayesen de aquel reyno y que por la práctica ya adeudaren; y si después de arribados a los puertos de Chypre quisiesen transbordar el todo o parte de sus géneros para conducirlos a otras tierras, debían pagar el uno por ciento. Igualmente les rebaxó a un diezmo el quinto que la marinería solía satisfacer por razón de fletes.

Varias son las memorias que nos quedan del comercio que en todo el siglo XIV continuaron los Catalanes en aquel reyno. El Jurisconsulto Gui-

[1] Col. Dip., n.º 47.

* Sobre el comercio con Chipre, Candía y Rodas véase cap. II, parte II, t. III, de la presente obra; Heyd, *Histoire du commerce*; Nicolau, *L'expansió*, caps. VI y VIII, para una visión de conjunto; Heers, *Il commercio*, señala la preponderancia catalana en la ruta Rodas - Chipre - Beirut; Rubió, *Diplomatari*, y Finke, *Acta Aragonensia*, contienen abundantes documentos sobre relaciones politicoeconómicas con las expresadas islas.

** Sobre Chipre véase Mas-Latrie, *Histoire de l'île de Chypre*; Sáez Pomés, *Los aragoneses*; Durán y Sanpere, *Chipre y Barcelona*; Mitjá, *Condición mercantil*.

llermo de Vallseca [2] habla de una sentencia dada en Barcelona, en 1305, por la Real Cancillería, contra Simón Sicart, capitán de una nave barcelonesa procedente de Chypre, por haber quebrantado en el golfo de Trípoli la tregua recién ajustada entre el Rey de Aragón y el de Túnez. En el año 1316 embió la Ciudad de Barcelona al Rey Enrique de Chypre dos mensageros extraordinarios para ajustar algunos puntos sobre las franquicias de los Catalanes en aquel reyno con cartas de recomendación para Felipe Ibelino, cuñado del Rey y el primer personage de la Corona, quien respondió a los Magistrados de aquella ciudad, dándoles muchas seguridades del buen éxito de su negociación y de la atención que le merecían las cosas de Barcelona.

Por los años de 1334, dice Juan Villani [3] que una esquadra de galeras genovesas apresó en Chypre quatro grandes *cocas* catalanas, ricamente cargadas. Y al año siguiente, consta que murió en aquella isla Mathías Jordá, mereader barcelonés que residía en Famagusta, con cuyo motivo el Magistrado de Barcelona escrivió al Rey Juan III, suplicándole tomase baxo de su salvaguardia los bienes del difunto hasta la llegada de su hermano Juan fortuna ha querido conservarnos de aquellos tiempos, consta que sólo en Jordá, que pasaba a recoger aquella herencia. Por otras memorias que la el discurso de enero y febrero del año 1340, habían salido de Barcelona tres naos cargadas para la Isla de Chypre con tornaviage directo al mismo puerto, y eran la nave de Nicolás Torrent, la de Jayme Capdebou, y una coca Bayonesa que capitaneaban otros dos barceloneses, Juan de Quart y Bernardo Zavall [4]. Queriendo el Rey de Chypre hacer al Rey D. Pedro IV de Aragón el precioso presente de la cabeza del Apóstol San Bernabé, encargó la conducción de dicha reliquia a unos frayles menores que hizo embarcar en una nave catalana que en 1342 partía para Barcelona [5]. Por otra parte, según veremos en otro lugar, consta que en 1347 tenían los Catalanes cónsul en Chypre y Armenia [6]. Esta comprehendía entonces a la Cilicia con el nombre de Armenia menor, cuyos puertos para el comercio eran las ciudades de Tharso y Alexandreta.

De resultas del considerable comercio que los Catalanes habían cultivado en el reyno de Chypre, hallamos que varios vecinos barceloneses po-

[2] *Antiquiores Barchinonensium Leges*, f. 120. Véanse los comentarios de aquel Jurisconsulto insertos en el mismo código consuetudinario.

[3] VILLANI, G.: *Storia*, lib. XI, cap. XVII.

[4] Col. Dip., n.º 146.

[5] MURATORI: *Scriptores*, XVIII, p. 1080.

[6] Sobre relaciones diplomáticas y económicas con Armenia véase MARINESCO, *La Catalogne et l'Armenie*.

seían establecimientos mercantiles y heredamientos en aquella isla. Entre otros, Jayme Fivaller tenía una factoría de géneros y varias posesiones en terrazgos, para cuyo manejo mantenía un administrador; y como por muerte de éste hubiesen quedado aquellos caudales y rentas abandonados, despachó dicho Fivaller dos apoderados para poner en salvo y en orden sus intereses. En recomendación de esta solicitud escrivió en 1387 el Magistrado de Barcelona una carta [8] a Jacobo II, Rey de Chypre y de Jerusalén, representándole los méritos del delegante. En otro monumento muy apreciable [7], encontramos que en 1393, a 18 de agosto, partió del puerto de Barcelona para el viage de Chypre y Rhodas una nave castellana fletada por Pasqual Mercader y otros comerciantes de aquella ciudad, y que a 18 de mayo del año siguiente dieron la vela también para Chypre, Rhodas y Alexandría las naves de Nicolás Pujadas y de Martín Vicent cargadas de varias mercancías [8].

En el siglo XV mantenían aún los Catalanes grandes establecimientos en aquella Isla. El Coloso, pueblo marítimo, era una especie de colonia suya que poseía la familia de los *Ferrers*. Este puerto fue invadido por una armada turca en 1431, después de haber apresado una nave genovesa que salía de Trípoli de Suria con seiscientos zurrones de especería y doscientas cincuenta sacas de algodón, todo estimado en quarenta y ocho mil ducados venecianos [9]. En las guerras civiles que se encendieron en 1473 acerca de la sucesión de aquel Reyno, entre Jacobo II y su partido fiel de una parte, y la Reyna Carlota con los Venecianos de la otra, las principales asistencias que recibió el Rey fueron los socorros de un gran número de Catalanes que a la sazón residían en aquella Isla. Así, pues, aquel Príncipe, después de haber salido vencedor de sus contrarios, no quiso quedar vencido de los servicios de sus amigos y aliados. En remuneración de su mérito concedióles muchos honores y bienes después de haber desposeído de ellos a sus vasallos proscritos [10]. Ésta es la última memoria que nos queda del tráfico de los Catalanes en el reyno de Chypre, donde su número es natural fuese considerable o sus riquezas inmensas, por la grande influencia que siempre tubieron en los negocios políticos de aquella Isla. Esto fue más visible en los últimos años, quando por muerte de su bienhechor, Jacobo II, procla-

[6] Col. Dip., n.º 192.

[7] Ap. n.º 21.

[8] La primera de dichas naves llevaba 935 fardos de *paños* de diversos colores, muchos de *sayas* y otros géneros, *azafrán*, *corales*, mil jarras de *miel* y 100 pipas de *azeyte* con otros varios efectos y mercadurías.

[9] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 1037.

[10] VERDIZZOTI: *De fatti veneti*, lib. XXVI, p. 599.

maron por su Soberano a Fernando I, Rey de Nápoles. Pero como el partido Veneciano prevaleció, apropiándose el Senado aquella Corona, es muy verosímil que los nuevos poseedores arrojasen de aquella isla unos huéspedes tan incómodos, y que desde aquella época cesase la comunicación y tráfico directo de los Catalanes.

Del comercio en Rhodas

Tampoco dexaron éstos de frecuentar la Isla de Rhodas *, donde tubieron importantes establecimientos, y les servía de escala y abrigo de sus navegaciones al Archipiélago. Contribuirían acaso a la buena acogida de la nación catalana en aquella Isla los servicios que la Religión de S. Juan podía sacar de tan experimentados marinos, y la circunstancia de haber gobernado en aquellos tiempos quatro Maestres [11] naturales de Cataluña, quienes sin duda habrían dispensado algunas esenciones a sus patricios. La primera memoria que encontramos sobre la comunicación abierta con Rhodas es del año 1379: en cuyo tiempo se hallaba surta en su puerto una *coca* catalana que Carlos Zeno, General de las galeras de Venecia, armó con doscientos combatientes, agregándola a su esquadra para dar caza y combatir otra coca genovesa de tres puentes, y la mayor que entonces surcaba los mares, pues su cargamento en especería, muselina y estofas de seda, oro y plata, avaluado en quinientos mil ducados, ocupó los buques de otras dos cocas y una nave [12].

Otra memoria se encuentra de los años 1444, en que se refiere que, hallándose la Religión de S. Juan en grandes apuros para poder resistir a la armada turca que amenazaba a Rhodas, el Gran Maestre despachó el Castellán de Amposta a recoger la annata a España, con orden de que remitiese el dinero a Barcelona, y satisfecho allí un crédito de doce mil ducados que Miguel Ros, comerciante catalán avecindado en aquella isla, había prestado a la Orden en sus necesidades, emplease lo restante en la referida ciudad, en la provisión de algunas piezas de artillería y otras municiones de guerra. En aquel mismo año arribó a Rhodas un comboy de

[11] Dichos Maestres fueron: 1.º, *Othón de Pinós*, que entró a gobernar en 1297 y murió en 1300; 2.º, *Roger de Pinós*, que recibió el Maestrazgo en 1355 y murió en 1365; 3.º, *Antonio Flaviá*, que sucedió en 1421 y murió en 1437; 4.º, *Pedro Ramón Zacosta*, que tomó el gobierno en 1461 y murió en 1467.

[12] Muratori: *Scriptores*, XV, p. 750, y XVII, p. 833.

* Sobre Rodas véase además Delaville, *Les Hospitaliers à Rhodes*, y Miret y Sans, *Cases de Templers i hospitalers*. Treppo, *Assicurazioni e commercio*.

naves catalanas del comercio de Armenia y Suria, que regresaban cargadas a España [13].

También consta que, en 1450, murió en Rhodas Guillermo Portella, mercader catalán que estaba establecido en aquella isla, por cuyo motivo, habiendo de pasar allá sus herederos a recoger los bienes, los Magistrados Municipales les recomendaron al Gran Maestre, esperanzados en el favor que dispensaba a los demás Catalanes que traficaban en sus dominios [14]. Entre los artículos de las órdenes que expidió en 1477 el Gran Maestre y su Consejo para resistir a la armada turca que estaba fondeada en la isla de Scio, se previno: que se hiciese entrar en el puerto de Rhodas la nave de Amador Parets, catalán que surcaba aquellos mares, y se le concediese el salvo conducto que pedía [15]. Después de entrado el siglo XVI, continuaba algún comercio en aquellas partes de Levante, pues consta que, en 1514, salió de Rhodas para Sicilia una barca barcelonesa de Pedro Puig, su capitán Pedro Serra, que trahía esclavos y varias mercadurías. Dicha barca fue robada por otras tres francesas que volvían de aquella isla de conducir al nuevo Gran Maestre, sobre cuyo exceso, que violaba el tratado de tregua que existía entre las Coronas de Francia y España, la ciudad de Barcelona escrivió un oficio al Cardenal de Samaló, Gobernador General de Languedoc [16].

Del comercio en Candía

También encontramos que la isla de Candía * después que entró en posesión de ella la República de Venecia, fue frecuentada por los Catalanes igualmente que las demás islas del Levante. Por los años 1302 una nave mallorquina, su capitán Poncio Feliu, que pasaba a Candía cargada entre varias mercancías de ochenta pipas de azeyte por cuenta de Guillermo Palau, vecino de Barcelona, quien por haber muerto en Manfredonia, antes de partir dicha nave del puerto de Fermo, dexó por encomendero de su caudal a Guillermo Serra; fue apresada por una esquadra de galeras de

[13] FUNES: *Crónica de la Milicia de San Juan*, lib. III, cap. VI, p. 247.
[14] Col. Dip., n.º 368.
[15] FUNES: *Crónica de la Milicia de San Juan*, lib. IV, cap. X, p. 369.
[16] Col. Dip., n.º 450.

* Sobre Candía véanse además los artículos y las notables colecciones documentales de ABRATE, *Creta, colonia veneziana*; LOMBARDO, *Documenti*; NOIRET, *Documents inèdits (1380-1485)*; SPOSATO, *Attività commerciali*, y VERLINDEN, *Aspects de l'esclavage*, que señala la presencia de catalanes dedicados al comercio de esclavos entre 1301 y 1333. Véase también el cap. I, parte II, del t. III.

Chypre con el pretexto de que iva a Alexandría, y rescatada en dos mil y quinientos florines de oro, de cuya cantidad hubo de pagar dicho Serra trecientos y treinta por su parte. Esta vexación, a instancia de los herederos del referido Palau, obligó al Magistrado de Barcelona a dirigir un oficio [17] al Rey de Chypre a favor de Guillermo Llorent, que como apoderado de aquellos interesados, pasaba a su Corte a pedir una indemnización.

Otro de los testimonios más auténticos de la contratación de los Catalanes en la isla de Candía, en todo el siglo XV, son los nombramientos de Cónsules, que para la protección de los navegantes y mercaderes despachó la ciudad de Barcelona desde el año 1419, en que se dio aquel cargo a un Veneciano, hasta 1486, en que salió electo para el mismo empleo un comerciante barcelonés, como se verá extensamente en otro lugar, donde se trata de estos oficios. Éstas son las únicas memorias que se han podido juntar sobre la existencia de aquel tráfico, que ignoramos si en el siglo XVI continuaba.

[17] Col. Dip., n.º 72.

CAPITULO IV

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LAS TIERRAS Y COSTAS DE ROMANIA

Baxo el nombre de *Romanía* se entendió en la edad media todo aquel territorio europeo sugeto al Imperio Griego, como eran la Achaya, Arcadia, Thracia, Macedonia, Thesalia, el Peloponeso, Negroponte y otras islas *. Por esto [1] leemos que en la división y repartición que de aquel Imperio hicieron entre sí los Latinos en 1204, fue adjudicada a los Venecianos codividentes una quarta parte de la Romanía, que comprehendía varias ciudades e islas: entre ellas a Heraclea, Andrinópoli, Galípoli, Cefalonia, Patrás, Modón, Durazo y las islas de Andros, Zante y Naxos. Así, pues, en la navegación a Romanía se comprehendieron también los viages a Constantinopla.

Del comercio a Constantinopla

El comercio de aquellos países era ya conocido de los mercaderes y navegantes catalanes a mediados del siglo XIII, pues Jayme I de Aragón, en su cédula [2] de 1268, concedió a la ciudad de Barcelona la regalía de nombrar sus cónsules en las escalas de Romanía, igualmente que en las de ultramar. Varios monumentos, así de aquel siglo como de los dos siguien-

[1] Muratori: *Scriptores*, XII, p. 328.
[2] Col. Dip., n.º 23.

* Sobre el Imperio de Bizancio véase Bratianu, *Les études byzantines*; Runciman, *Byzantine Trade*; Zakythinos, *Crise monétaire*, y la bibliografía en ellos citada. Sobre relaciones del Imperio con la Corona de Aragón véanse las colecciones documentales: Finke, *Acta Aragonensia*; Miklosich-Müller, *Acta et diplomata*, y Rubió, *Diplomatari (1301-1409)*, esta última con numerosos documentos sobre comercio y navegación de los catalanes y una nutrida bibliografía. En Nicolau, *L'expansió*, caps. III, IV, VII y X, una visión sumaria y la bibliografía fundamental. Véase también el cap. I, parte II, t. III, en el cual Capmany trató de nuevo este mismo tema.

tes, testifican que aquella navegación había sido uno de los importantes giros del tráfico e industria de Cataluña. Refiere Juan Villani [3] que en 1285 los Pisanos, además de cinco grandes naos genovesas, apresaron varios bastimentos de Sicilianos y Catalanes procedentes de Romanía; pero estos últimos fueron rescatados por una suma de dinero. Por aquel mismo tiempo el Emperador Miguel Paleólogo se sirvió de una nao grande catalana, que a la sazón se hallaba surta en el puerto de Constantinopla, para hacer frente a otra genovesa que cruzaba en el canal infestando aquellos mares, según lo refiere Pachimerio, autor griego (Lib. V).

Sin embargo, parece que quando aquel comercio tomó mayor solidez y actividad fue desde principios del reynado de Andrónico II. En efecto: por los años de 1290 se hallaba en Constantinopla, con el cargo de cónsul de la nación catalana, Dalmacio Suñer, a cuya instancia el Emperador expidió su diploma [4] concediendo a los Barceloneses y demás vasallos del Rey de Aragón libertad de comerciar en aquella corte, y demás puertos y tierras del Imprepio con la contribución de un tres por ciento de entrada y lo mismo de salida [*]. Igualmente les eximió del derecho de naufragio por todas las costas de sus dominios, así en sus personas como en los buques y mercancías. Por los años 1302 consta que Guillermo Caldés, Berenguer Baset y otros mercaderes barceloneses, partían para las tierras de Romanía en la nave de Bernardo Puig, que llevaban fletada de su cuenta con diversos géneros y mercancías. Con este motivo, el Magistrado de Barcelona los recomendó en carta [5] particular al Potestad de Génova residente en Constantinopla, para que les diese todo el favor y auxilio, de lo qual se infiere que en dicho año no tenía cónsul la nación catalana en aquella capital. Que el espíritu mercantil difundiese esta nación por todas partes y en todas las empresas más remotas y peligrosas en que se podía prever la ganancia, se colige de algunos testimonios que nos ha conservado la historia. En el cerco que los Genoveses auxiliares del Emperador Andrónico pusieron a la ciudad de Galípoli en 1308, fueron guarnecidas sus murallas con dos mil mugeres, que de diez en diez tenían señalado por cabo un mercader catalán [6].

Pero lo que más contribuiría después para extender y asegurar a la na-

[3] Villani, G.: *Storia*, lib. VII, cap. CVI.
[4] Col. Dip., n.º 46.
[5] Col. Dip., n.º 73.
[6] Moncada: *Expedición de Catalanes y Aragoneses*, cap. XLIV, p. 240.

[*] Sobre la fecha exacta (1296) del Privilegio de Andrónico II transcrito en la Col. Dip., n.º 46, véanse los estudios de Marinesco, *Les Catalans*; Dölger, *Els documents*, y Rubió, *Diplomatari*, p. XL.

ción catalana en aquellos países orientales, fueron las conquistas que en ellos hicieron sus armas victoriosas a principios del siglo XIV. En efecto: después de haber penetrado hasta el monte Tauro, y pisando triunfantes las provincias de la Natolia con su natural intrepidez los aventureros catalanes, que hicieron estremecer dos veces el trono imperial de Oriente, se sentaron en la deliciosa Grecia para descansar de sus pasadas fatigas, fundando una colonia, o por mejor decir, un nuevo estado que protegiese la navegación y tráfico de sus compatriotas en el Archipiélago *. Aquel establecimiento tan ventajoso en la Morea empezó desde su nacimiento, esto es, desde 1313, a dar zelos a varias Potencias interesadas en el comercio de aquellas regiones hasta hacer tomar parte en la querella común al Papa Clemente V, quien despachó un Nuncio apostólico cerca del Rey de Aragón, afín de que interpusiese su autoridad y fuerzas para arrojar de la Morea aquellos súbditos antiguos de su corona. La execución de semejante empresa fue mirada entonces por imposible, y así la representación de la Santa Sede fue del todo infructuosa. Zurita, hablando de la insuficiencia de la mediación del Papa, dice: «Este remedio estaba muy lexos; porque los Catalanes, luego que se vieron en posesión de aquella tierra que es de las buenas del mundo, teniendo en aquellos tiempos tanta parte en la navegación de Oriente, y siendo tan poderosos por las armas de los Reyes de Aragón y de Sicilia, que corrían todos los mares de África, Egypto, Suria y del Imperio Griego, embiaron un mensajero al Rey Don Fadrique de Sicilia» [7]. Era Federico III, de la Real Casa de Aragón.

Sin duda, la posesión de los estados de Athenas y Neopatria y otros puertos facilitaron, en lo sucesivo, seguras escalas y abrigo a las embarcaciones catalanas, que continuaron el comercio de Constantinopla con mayor frecuencia desde aquella época. Desde entonces, en virtud de algún tratado, se habían establecido los derechos de aduana que debían adeudar las mercancías que llevasen los naturales de la Corona de Aragón a aquellas partes, según el último reglamento hecho por el Emperador, y fueron reducidos al dos por ciento, así de entrada como de salida, del valor de los cargamentos. Pero la avaricia o iniqua interpretación de los aduaneros imperiales exigían aquel derecho tantas veces quantos eran los puertos en que tocaban

[7] ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, f. 16.

* Sobre la Compañía Catalana y la fundación de los ducados catalanes son fundamentales la obra de RUBIÓ, *Diplomatari*, y los estudios del mismo autor allí citados. Véanse también los trabajos más recientes de LOERNETZ, *Athènes et Néopatras, Hospitaliers et Navarrais en Grèce*, y *Une page de Zurita*; SETTON, *Catalan Domination (1311-1388)*.

las embarcaciones; de modo que unas mismas mercancías llegaban alguna vez a pagar doble y triple contribución, conforme al número de escalas que frecuentaban antes de despachar una cargazón. Estas repetidas extorsiones, con motivo de estar lista para el viage a Romanía en 1320 la *coca* de Guillermo * Carbonell y Compañía, vecino de Barcelona, obligaron al Magistrado de esta ciudad a implorar la interposición del Rey D. Jayme para con el Emperador de Constantinopla, afin de que mandase observar la antigua tarifa de sus dominios y recibiese baxo la protección imperial a dicha nave barcelonesa, que iva interesadísima y llevaba a bordo muchos factores [8]. El oficio del Rey produxo al fin el efecto deseado, luego que aportó a Constantinopla dicho Carbonell con su nave, en que ivan Bonanato Rencé, Guillermo Bertolí y Thomás Puig, con sus mercadurías. En su conseqüencia, Andrónico II Paleólogo expidió un especial privilegio aquel mismo año a favor de los sobredichos comerciantes catalanes **, y de los demás que en adelante aportasen a su Corte y otras tierras de sus dominios, paraque pudiesen traficar no sólo pacífica y seguramente sino con mayores franquicias que las que habían gozado anteriormente dexando reducidas las gabelas al dos por ciento en la primera entrada y salida, y abolido el derecho de naufragio en todas las costas y puertos del Imperio [8 bis]. Otra de las pruebas de que este comercio continuaba en aquel siglo, es lo que nos refiere Juan Villani [9], acerca de la paz que en 1352 se ajustó entre los Genoveses y el Emperador Miguel Paleólogo, que temía su poder ***. Entre varias condiciones a que se sugetó aquel Príncipe, fue conceder a los súbditos de la República franco comercio en el puerto de Constantinopla, y prohibir en adelante la entrada a los Venecianos y Catalanes, rehusándoles todo favor y ayuda [10].

Entrado el siglo XV parece que el tráfico de Constantinopla se renovó con mayor actividad. En efecto: veremos en otro lugar cómo en 1428 residía en aquella Corte cónsul propio de los Catalanes, cuyo empleo fue

[8] Col. Dip., n.º 106.

[8 bis] Col. Dip., n.º 103.

[9] VILLANI, G.: *Storia*, lib. II, cap. LXXV.

[10] Esta preponderancia de los Genoveses en aquel Imperio podía dimanar de que la República tenía entonces en Pera o Gálata su principal colonia y depósito riquísimo de las mercancías del Mar Negro, de la Tana, del Archipiélago y otras partes de Europa, y desde aquella importante escala amenazaba continuamente a Constantinopla con sus formidables fuerzas navales.

* Léase Berenguer Carbonell. Cf. Col. Dip., n.º 103.

** Sobre el problema de la fecha de este segundo pirvilegio véanse MARINESCO, *Les Catalans*; DÖLGER, *Els documents*, y RUBIÓ, *Diplomatari*, p. XL. Sobre el comercio en tiempos de Juan V Paleólogo véase NICOLAU, *Note sur le commerce*, donde se comenta una carta del Infante Juan de 1380, publicada también en RUBIÓ, *Diplomatari*, doc. 426.

*** En 1352 reinaba en Bizancio Juan V Paleólogo.

provisto después en 1434; y que en 1437 eligió la Ciudad de Barcelona, para el mismo encargo, a Pedro Rocafort. La persona de éste, los mercaderes catalanes y demás vasallos aragoneses que navegasen y comerciasen en aquellas tierras, fueron recomendados con oficios que pasó el Magistrado Barcelonés a los Secretarios del Emperador, a quien en carta separada dirigió las credenciales del referido cónsul [11]. Éste residía aún en 1445 con aquel cargo, pues consta, según el tenor de una carta suya, que dos mercaderes catalanes se habían llevado del puerto de Constantinopla mercancías por valor de doce mil ducados, sin satisfacerle sus derechos correspondientes *; y asimismo, que los demás que a la sazón comerciaban en aquella capital, rehusaban contribuirle con el uno por ciento, baxo el pretexto de que su último título de reelección no se había despachado por los Magistrados Municipales de la Ciudad de Barcelona [12].

En 1443, consta que éstos mismos habían escrito al Emperador Juan Paleólogo, recomendándole a Francisco Espreneu, mercader que pasaba a la referida Corte a negocios propios [13]. En 1448, los Barceloneses que residían comerciando en Constantinopla, ostigados de las vexaciones de los oficiales imperiales que les exigían el quatro por ciento quando por práctica antigua sólo adeudaban el tres, dieron sus quexas a la ciudad de Barcelona implorando su mediación para atajar aquellos abusos, al mismo tiempo que algunos de ellos, huyendo de la tiranía, se trasladaron a Pera, colonia de los Genoveses, sin dexar satisfechos varios créditos. Con motivo de este procedimiento, el Emperador determinó hacer represalia en los demás que quedaban en sus dominios. Mas los Magistrados de Barcelona, noticiosos de esta resolución, dirigieron un reverente oficio [14] al citado Príncipe, suplicándole restableciese el derecho antiguo a los Catalanes que traficaban en la Grecia, y admitiese baxo su salvaguardia a los que se habían retirado a Pera. Consta, también, que en el mismo año salió de Barcelona el patrón Juan Torrella con su nave cargada para Constantinopla; y llevaba una carta del Magistrado Municipal para el Emperador, afín de que permitiese el libre exercicio de su jurisdicción al nuevo cónsul que acababa de elegir para aquella Corte [15]. Con la destrucción del Imperio por Mahometo II **, quedaría aquel comercio interrumpido con el de las demás

[11] Col. Dip., n.os 317 y 318.
[12] Col. Dip., n.° 347.
[13] Col. Dip., n.° 331.
[14] Col. Dip., n.° 361.
[15] Col. Dip., n.° 360.

* Sobre el comercio durante el siglo XV véanse CAMÓS, *Barcelona en la antigua Romania*; CERONE, *La politica orientale*; MARINESCO, *Manuel II Paléologue*, y *Alphonse V*.

** Véase LASCARIS, *Participación catalana en*

provincias christianas, que no tubieron las ventajas que Venecia para restaurarlo inmediatamente y asegurarlo con la política de sus tratados. Sin embargo, los Catalanes, algún tiempo después lo renovaron a pesar de la ferocidad de los Turcos. En las tarifas de las Generalidades de Cataluña, arregladas en las Cortes de 1481, se anotan las mercancías que venían vía recta de Constantinopla, donde en 1485 residía cónsul nacional: último documento por el qual se conserva la memoria de aquel tráfico y navegación.

Del comercio en Modón y Corón

Entre los puertos de Grecia, donde los Catalanes tubieron un considerable tráfico, se cuenta la ciudad de Modón [16], que en aquellos tiempos era una plaza mercantil de mucha importancia, con un puerto seguro y cómodo en el golfo de Sapienzia. La buena harmonía que siempre reynó entre la Real Corona de Aragón y los Venecianos, que poseían aquella ciudad con otras de la Grecia, facilitaría seguramente a los Catalanes la libre contratación en ella, donde encontramos que el Magistrado de Barcelona mantenía sus cónsules según consta de los nombramientos hechos en los años de 1416 y siguiente, y en los de 1437 y 1486.

Amás de estos testimonios, no faltan otros que nos subministran las Crónicas, donde se han conservado señales manifiestas de la navegación y tráfico en aquellos países. Por los años 1379 estaba encendida la guerra entre Genoveses y Venecianos, y éstos, en los cruceros de su corso, arrestaban a las embarcaciones de qualquiera nación neutral que diesen a sus actuales enemigos favor y ayuda, o conduxesen mercancías de su cuenta. Carlos Zeno, Comandante de una esquadra de Venecia, después de haber espalmado en Modón sus galeras, se hizo a la vela, y encontrando en aquella costa tres naves catalanas y una de Anconitanos, las embargó para quitarles sus cargamentos [17]. El año siguiente salió de Venecia el citado Zeno con su esquadra, y en la altura de Sicilia encontró algunas naves de Catalanes y otros, cargadas de víveres y municiones navales para Génova, que venían

la defensa de Constantinopla y otras reelaboraciones del tema por el mismo autor; CASTILLO, *Aragón en la defensa de Constantinopla*.

[16] Esta Ciudad y la de Corón fueron poseídas de los Venecianos cerca de docientos años hasta fin del siglo XV, en que Bayaceto II tomó la última en 1198, y la primera en 1500 después de un largo sitio, habiendo degollado a todos los que la defendieron juntamente con los Griegos.

[17] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 349.

de aquellas partes [18]. Siguiendo aquel crucero, se le incorporaron cuatro galeras que volvían de Candía, al mismo tiempo que cayó en su poder una *coca* catalana que navegaba para Modón muy interesada, en la qual se encontraron de cuenta de Genoveses veinte y ocho fardos de paños florentines, quarenta y ocho balones de lienzos de Reims, quatro barricas de azafrán, algún estaño, cinabrio y otras mercadurías por valor de veinte mil ducados de Venecia [19]. Poco después, otros corsarios, que habían salido del mismo Modón con seis barcas, encontraron al rayar el día en Sapienzia otra *coca* catalana, la qual abordaron y apresaron, encontrando en ella, de cuenta también de Genoveses, doce fardos de paños, cantidad de azafrán, azogue y otros géneros, cuyo valor ascendía a ocho mil ducados.

Por otra parte, en el mismo tiempo quatro galeras venecianas, que volvían de Candía, al desembocar el faro de Mesina, descubrieron otra *coca* catalana con destino a Grecia; la qual fue igualmente arrestada y saqueada, y sólo encontraron a bordo veinte y cinco fardos de paños de Florencia, sesenta balones de lencería de Champaña, porción de azogue, cinabrio, cera y otras mercancías; todo lo qual fue llevado a Nápoles y vendido en quarenta y seis mil ducados venecianos [20].

De los pasages hasta aquí referidos se colige que los Genoveses tenían interrumpida su navegación en aquella guerra, que les obligaba a fletar buques estrangeros para girar su comercio; que los Catalanes hacían entonces el tráfico de economía como hoy los Olandeses, aprovechándose de los rompimientos entre las Potencias beligerantes, lo qual prueba, por otra parte, una numerosa marina; por último, que los renglones más comunes que componían las exportaciones para Romanía, eran los paños, las lencerías, el azafrán, la miel, la cera, el azogue, el cinabrio y otros géneros del occidente y norte de Europa. Mas ahora falta saber, ¿qué frutos o mercancías se trahían de aquellos países en los retornos? Sabemos que por muchos siglos Constantinopla fue el almacén general de las mercadurías que venían a Europa por el mar negro, conocido entonces con el nombre de *mar mayor;* pero ignoramos si los Catalanes lo navegaron alguna vez. Es probable que aquella navegación les fuese prohibida por los zelos de los Venecianos y Genoveses, que la habían usurpado exclusivamente; y en especial los segundos, que además de Synope y Trebisonda, poseían a Cafa para tener la llave del mar de Azow, o de la *Tana;* cuyo comercio fue la

[18] Muratori: *Scriptores*, XV, p. 746. [19] *Ibíd.*, p. 747. [20] *Ibíd.*, p. 747.

manzana de la discordia entre aquellas dos naciones. Por el Tanais se recibían las producciones de las dos Tartarias, y las manufacturas de la Persia y parte del Mongol. Esta dirección fue dada por la industria y previsión de los Genoveses, que aspiraron siempre al estanco y monopolio, hasta que al fin lo consiguieron, haciendo un compromiso ventajoso con los Venecianos en 1381, para evitar guerras ulteriores, y se reduxo a cerrarse para siempre mutuamente ambas naciones la comunicación con el mar de Zabache y puerto de Trebisonda. Este golpe de política acarreó todo el comercio a Cafa [21], emporio que conservaron los Genoveses hasta fines del siglo XV, en donde, así como se practicaba en Venecia misma, ningún estrangero podía comprar directamente de los que trahían sus géneros al mercado, sino los vecinos y naturales de la ciudad. Ésta, en conseqüencia, vino a ser un verdadero puerto de estanco, donde los Venecianos debían comprar de segunda mano y sin concurrencia de vendedores lo que antiguamente tomaban de primera *.

Por la vía de Constantinopla, según consta, del cargamento de dos naves genovesas que en 1379 cayeron en poder de una esquadra veneciana en las costas de Romanía, y procedían del mar negro, venían a Europa la seda cruda **, los tapices, brocados y tafiletes de Persia, los cueros y varia peletería, de Tartaria y Moscovia.

Del comercio en Ragusa

Desde la Morea baxaron los Catalanes por la costa del adriático a establecer sus factorías en Ragusa, en donde hallamos que en 1443 residía en calidad de cónsul de los Barceloneses un vecino de ella [22]. Pero éstos tenían desde mucho tiempo corriente su comercio activo a las tierras de Hungría. Por los años 1382, una nave Anconitana, cargada de géneros por cuenta de comerciantes barceloneses, fue saqueada estando surta en el puerto de Ragusa por unos Húngaros. Sobre esta violencia pasó allí un mensagero del Rey de Aragón a pedir la reparación de aquel exceso; y como esta diligencia no produxese los efectos que se esperaban, los Magistrados de Barcelona dirigieron una carta al Rey de Hungría, recomendándole la causa y el factor de los referidos comerciantes [23]. Consta, también, que con fecha de 10 de enero de 1439, aquellos Magistrados dirigieron al Senado de Ra-

[21] Muratori: *Scriptores*, XV, p. 749, y XVII, 350.
[22] Col. Dip., n.º 333.
[23] Col. Dip., n.º 223.

* Sobre la importancia de Caffa véase Lombard, *Caffa et la fin de la route mongole*.
** Véase Lopez, *Silk Industries in the Byzantine Empire*.

gusa una carta pidiéndole su protección a favor de Juan Esparter, que Miguel Roda, comerciantes barcelonés, embiaba a dicho puerto por factor suyo [24].

En 1446 el Senado de aquella ciudad escrivió un oficio a los Magistrados de Barcelona afín de que, respecto de ser tratados en Ragusa los mercaderes barceloneses, que todos los días llegaban a su puerto, como los naturales mismos en los aranceles de las aduanas y otras gabelas, lograsen los Raguseos igual correspondencia en aquella capital [25]. Ignoramos si este comercio continuó por mucho tiempo; sólo encontramos que en 1451 se nombró otro cónsul para protexer en aquel país el comercio que cultivaban los Catalanes. Entrado el siglo XVI, proseguían éstos aquella navegación, de modo que hasta con artillería de fundición de bronce comerciaban en los tornaviages *. Consta, pues, que el patrón Juan Ferrer de Barcelona había trahído, en 1517, quatro bombardas a esta ciudad, y disponía otro viage para comprar en Ragusa otras quatro piezas [26].

También tenían en la Morlaquia Ungara otra escala importante, después que eligieron el puerto de Segni para su tráfico, cuyo aumento visible les obligó a establecer otro consulado en aquélla, cargo que obtuvo la primera vez, en 1418, un vecino de ella [27]. Nada sabemos del estado ulterior de este comercio, ni de la época de su decadencia o ruina. Es verosímil que la comunicación con aquella escala, del modo que acaeció con otras del Levante, quedase interceptada con motivo de las conquistas de las armas de Mahometo II después de mediados del siglo XV.

[24] A. H. M.: Serie VI, n.º 6, *Lletres Closes 1438-1440*, f. 51. Este es el sobrescrito de la carta: *Magnificis et Potentibus viris Dominis Rectori et Concilio Communitatis Civitatis Ragusii velut fratribus charisimis et honorandis...*

[25] Col. Dip., n.º 355.

[26] Col. Dip., n.º 455.

[27] Ap. n.º 23.

* Sobre el comercio de Ragusa véanse las obras de TADIC, *La part de Raguse*, y *Le port de Raguse*. Para el siglo XVI, numerosas referencias al tráfico Barcelona-Ragusa en CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I.

CAPITULO V

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LOS PAISES Y COSTAS DE BERBERIA

Comercio en Fez y Marruecos

Los puertos de las costas de Berbería fueron también de los que frecuentaron más temprano los Catalanes, quienes verosímilmente habían sido los primeros Europeos que hicieron viages a Ceuta, cuyo mercado les fue luego disputado por la rivalidad e industria genovesa, que corría todos los mares *. Por lo menos hallamos testimonios auténticos de que, desde principio del siglo XIII. los Barceloneses hacían el comercio directo con aquella plaza y la de Bugía. Por los años 1227, los corsarios del Rey moro de Mallorca, sin embargo de estar en tregua con el de Aragón. salieron a seguir sus pyraterías contra los Catalanes, a quienes después de haber hecho barar una galera enemiga y apresado una tarida cargada de madera de construcción en Iviza, tubieron la desgracia de que una nave ricamente cargada, que venía de Bugía a Barcelona, y otra que había salido de este puerto para el de Ceuta, cayeron en poder de los Sarracenos y fueron llevadas con sus cargamentos a Mallorca [1]. Esta y otras pérdidas que padeció el comercio de Barcelona, dieron motivo a la guerra que en 1228 declaró el Rey D. Jayme I al de Mallorca.

[1] Desclot: *Historia*, lib. I, cap. VIII. Bluther: *Crónica General*, lib. III, cap. IV, f. 10.

* Colecciones documentales y obras generales sobre diversos Estados norteafricanos: Alarcón-García de Linares, *Los documentos árabes*; Brunschvig, *Documents inèdits*; Finke, *Acta Aragonensia*; Fisher, *Barbary Legend*; García Figueras, *Presencia de España*; Giménez Soler, *Caballeros españoles*, y *El comercio*; Masiá, *La Corona de Aragón*; Mas-Latrie, *Relations et commerce*, y *Traités et documents*; Miralles de Imperial, *Relaciones diplomáticas*; Primandaie, *Histoire de l'occupation*; Sayous, *Le commerce des Européens à Tunis*. Una visión sumaria en Reparaz, *Catalunya a les mars*, p. 185-220. Véase también el cap. V, parte II, t. III, de la presente obra.

De la continuación del tráfico en África en todo el siglo XIII nos quedan varias memorias. Primeramente, en un reglamento [2] que se formalizó en 1243 sobre el impuesto de leudas del puerto de Tamarit en la costa de Tarragona, se especifican los derechos sobre las embarcaciones barcelonesas del viage de Berbería y otras partes de poniente. En una ordenanza [3] acerca de la policía náutica del muelle de Barcelona, publicada en 1258, se hace igualmente mención de los viages al África. En las Leyes marítimas del Consulado [4], que se suponen de aquellos tiempos, se arregla el flete que debían pagar por su pasage a las partes de Berbería el encomendero o factor de la nave.

Por los años 1302, el Rey Don Jayme II y Abujacob Amuslamí, Rey de Marruecos, corrían en buena paz e inteligencia *. Con este motivo, el Magistrado de Barcelona dirigió al Príncipe Moro un oficio [5], pidiéndole licencia de extraer de su reyno dicha ciudad y sus vecinos trigos para su abasto y provisión, al precio de tres doblas el cahiz, según práctica antigua. Otro de los testimonios de la antigüedad de aquellos viages a la Berbería occidental, que a principios del siglo XV continuaban en los reynos de Fez y Tremecén, es una Real Sentencia [6] dada en 1302 a favor de la Ciudad de Barcelona, eximiendo a las embarcaciones de sus vecinos y común que hacían aquella navegación, de ciertas gabelas municipales que se pretendían cobrar en Tortosa por el derecho del pasage de su cabo **.

Comercio en el Reyno de Túnez

La navegación a los reynos de Túnez y Bugía fue también otro obgeto importante, y uno de los que cultivaron con más constancia los Catalanes ***.

[2] Col. Dip., n.º 8.
[3] Col. Dip., n.º 14.
[4] *Llibre de Consolat*, cap. LXXVIII, en que se declara el LXXVII.
[5] Col. Dip., n.º 70.
[6] Col. Dip., n.º 71.

* Sobre relaciones politicocomerciales entre Aragón y Marruecos durante los siglos XIII y XIV véase DUFOURCQ, *Documents inédits*, *Nouveaux documents*, y *La question de Ceuta*; GASPAR, *Una reclamación*. Durante el siglo XV véase ARRIBAS PALAU, *Repercusión de la conquista de Ceuta*, *Intercambio de embajadas*, y *Cartas de Fernando I*.

** Sobre relaciones comerciales y políticas entre Aragón y Tremecén durante los siglos XII y XIII véanse DUFOURCQ, *Nouveaux documents*, y *Les Espagnols et Tlemcen*; MIRET Y SANS, *Un missatge de Yarmorasen*. Para los reinados de Jaime II y Alfonso IV, una documentada visión en MASIÁ, *La Corona de Aragón*.

*** Sobre relaciones politicocomerciales con los reinos de Túnez y Bugía véanse: ARRIBAS PALAU, *Une lettre*; CAGIGAS, *Un traité de paix (1360)*; DUFOURCQ, *Les activités politiques et économiques (1262-1377)*, y *La Couronne d'Aragon et les Hafsides (1229-1301)*; GIMÉNEZ SOLER, *Episodios*, y *Documentos de Túnez*; GUASTAVINO, *Bernardo de Belvís*; MASIÁ, *La Corona de Aragón*; RODRÍGUEZ JOULIA, *Carta de Fernando I*; YUSTY, *Túnez*. Una visión de con-

En la Real Sentencia declaratoria [7], que en 1274 se dio sobre los renglones de exportación que se les prohibía llevar a tierras de Infieles, fueron exceptuados dichos reynos en ciertas especies de frutos, que quedaron de libre comercio. Éste quedaría por algún tiempo interrumpido con motivo de las guerras, inevitables entonces lo mismo que ahora. Así, vemos que en 1281 uno de los principales artículos de la paz a que obligaron al Rey de Túnez las victorias de Conrado de Lanza, Almirante del Rey de Aragón, fue el de admitir en su puerto y en el de Bugía dos cónsules catalanes [8].

Desde esta época se restableció el tráfico de aquel reyno, bien que acaecieron en lo sucesivo varias alteraciones, a causa de la mala fe de aquellos africanos, y de las revoluciones en sus dynastías y mudanzas de Soberanos, con quienes era inevitable casi siempre romper la guerra, o negociar nuevos tratados, para libertar al comercio de la tiranía. Pero en testimonio de que después de reunidas las Coronas de Aragón y Sicilia, quedó abierta y corriente la navegación a Túnez, nos refiere la historia que Enrique Espinola, habiendo salido de Cáller con seis galeras genovesas, encontró entre Trápani y la isla de Córcega una nave catalana, procedente de Túnez con cargamento de lana [9] y otros frutos para Puerto-Pisano, en conserva de dos leños y una barca de la misma nación, que llevaban igual destino, de los quales fueron apresados la citada nave y la barca [10].

La conquista de la Isla de Gerbes, abundante en azeyte y dátiles, que se efectuó en 1314 en nombre del Rey de Sicilia, Don Fadrique de Aragón, aseguró y facilitó la navegación de África, y fue considerada desde entonces como un antemural que amenazaba y enfrenaba los movimientos de los Tunecinos y Tripolinos, pues Ramón Montaner, hallándose con el cargo de Gobernador de dicha Isla, ajustó con el Rey *Bujaic Zacaría* una tregua y tratado de comercio por catorce años, en nombre de los Reyes de Aragón y de Sicilia. Desde entonces se fomentó con mayor actividad la contratación de aquellos países, pues el Rey Don Jayme II escrivió el año siguiente al de Túnez, recomendándole la persona de Bernardo Suaus, vecino de Barcelona que pasaba a dicho reyno a pedir la indemnización del saqueo que

junto en SAYOUS, *Le commerce des européens (ss. VII-XVI)*. Sobre los objetos del comercio con Norte de Africa véase MASIÁ, *La Corona de Aragón*, p. 242-260, y apéndice 189.

[7] Col. Dip., n.º 26.

[8] MUNTANER: *Chrónica*, cap. XXXI, f. 24.

[9] De Túnez y Bugía se extrahían trigo, cera, lanas y cueros. Principalmente Bugía, que era conocida en aquellos tiempos con los nombres de *Bugea*, *Buzea* y *Basana*, comunicó este último a las pieles llamadas *badanas* y entonces *basanas*, al modo que Marruecos comunicó el suyo al *marroquín* o *tafilete*, y Córdova al *cordován*, si hemos de creer a los etymologistas.

[10] MURATORI: *Scriptores*, VI, p. 589.

había padecido en la costa de Trípoli la nave de su padre, después de haber naufragado. Esta misma solicitud fue encomendada por parte del Magistrado de Barcelona al Vice-Cónsul que tenía nombrado ya en aquella Corte africana, paraque reclamase las condiciones del tratado recién ajustado y el derecho de las gentes; previniéndole que en caso que aquel Príncipe Berberisco no hiciese justicia, usarían ellos de la represalia, hasta dexar reintegrado al agraviado con los efectos y bienes de los Moros que traficaban en Cataluña [11].

Las esquadras combinadas de Barcelona y Valencia, que en el mismo año de 1315 desbarataron la armada de *Bahamon*, Rey de Tremecén *, llevaban la instrucción de no hacer el menor daño, antes bien de dar favor y auxilio, a las naves y vasallos del Rey de Túnez y Bugía. Este armamento parece fue convenido con aquel Príncipe, que estaba entonces en guerra con el de Tremecén; pues la ciudad de Barcelona, como consta por la carta que dirigió a su cónsul en Bugía, embió un mensagero a dicha Corte africana a pedir el reintegro de los gastos del referido armamento, que ascendían a doce mil doblas [12]. Hay otros documentos en prueba de la buena inteligencia que reynaba entre aquellos Berberiscos y los Aragoneses, después de las sobredichas treguas. En 1325 residía en Bugía un cónsul de la ciudad de Barcelona, la qual le encargó la recomendación y segura dirección de una carta que D. Jayme II escrivió al Rey y al Alfaquí de Bugía, pidiéndoles, en virtud del anterior tratado, la libertad de Francisco Bugsá, barcelonés, que con su embarcación fue apresado por un pyrata y llevado a aquel puerto [13]. También consta por un reglamento de ciertos arbitrios que se impusieron en Barcelona para armar una esquadra contra Moros, el tanto que debían adeudar las naves y cocas de tres y de dos puentes que hacían viages a Túnez y otras partes de Berbería [14]. Que esta navegación y tráfico continuasen por los años 1334, se colige de las fuertes presas que Eduardo Doria, General de Génova, hizo en las costas de Berbería a los Catalanes, tomándoles dos galeras y muchos leños [15].

En el siglo XV hallamos varias memorias de que proseguía la nación catalana el tráfico de dichas costas de África. Es constante que por los años 1439 subsistía paz y tregua entre los Reynos de Aragón y de Túnez, y que en éste residían muchos mercaderes catalanes, la mayor parte barce-

[11] Col. Dip., n.º 96.
[12] Col. Dip., n.º 94.
[13] Col. Dip., n.º 99.
[14] Col. Dip., n.º 97.
[15] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1069.

* Noticia documentada de la preparación de dicha escuadra en Masiá, *Un episodio*.

loneses, por el gran favor y buena acogida que se le daba en aquel tiempo. Entre otros renglones que se despacharían para aquellas partes se contarían los paños, pues entre los demás géneros que se encontraron en la galeota del patrón Antonio Gil, que baró en la costa de Bona aquel mismo año, se cuentan varios de aquella especie. Habiendo los oficiales Reales de aquella tierra embargado todo el cargamento, el Magistrado de Barcelona dirigió su súplica al Rey de Túnez, reclamando el derecho de gentes y las condiciones de la tregua que subsistía [16].

Uno de los obgetos principales que atrahía los Catalanes a las costas de Berbería fue la pesca de los corales *, que era otro de los renglones de su industria y comercio activo; y un ramo muy lucroso de las rentas del Rey de Túnez en 1446, administrado entonces por un mercader barcelonés, famoso por su codicia [17]. Quán extenso y acreditado estubiese por aquel tiempo el comercio y nombre de la nación catalana en Berbería, se infiere claramente de la carta que el Dux de Venecia, Pasqual Maripetro, dirigió al Magistrado de Barcelona, recomendándole las naves y mercaderes venecianos, afín de que en aquellas tierras fuesen favorecidos y atendidos amigablemente por los Barceloneses [18].

En efecto: éstos habían logrado con su economía apropiarse varios ramos del tráfico de los mismos Berberiscos. El Patrón Pedro Desplá, en 1447 había fletado su nave en Túnez para conducir a Almería, aún entonces emporio de Árabes, un cargamento y varios factores africanos, dexando en rehenes a su hermano Ramón Desplá. Por aquel mismo tiempo residía en la sobredicha Corte Rafael Vives, comerciante de Barcelona de mucha consideración, a quien el Magistrado de esta ciudad encomendó dirigiese los oficios convenientes con el Rey, afín de que soltase a dicho Ramón Desplá, respecto de haber su hermano cumplido bien y lealmente el viage, y trato ajustado [19].

Por los años de 1462, sin embargo de haberse ya empezado las turbaciones de Cataluña, continuaba el comercio en Túnez. El Magistrado de Barcelona, que entonces seguía en buena inteligencia con el Rey moro, le recomendó todos sus ciudadanos que a la sazón traficaban en su reyno, y en especial a los mercaderes llamados el uno Bernardo Soldevila y el otro

[16] Col. Dip., n.º 324.
[17] Col. Dip., n.º 356.
[18] Col. Dip., n.º 375.
[19] Col. Dip., n.º 358.

* Véase BALAGUER, *Gremi y art dels coralers*; CAMÓS, *Referencias documentales*, y *Noticias sobre la industria*; RAURICH, *La pesca del coral*; IGLÉSIES, *Pere Gil*, p. 198-200.

Francisco Florensa, que partían con sus géneros y mercadurías para aquellas partes [20]. Este comercio de los Catalanes, sin embargo, debió de sufrir alguna interrupción en los últimos años de sus guerras civiles, porque en la carta [21] que en 1473 los Magistrados de Barcelona dirigen al Rey de Bugía, restablecidas ya la paz y tranquilidad, paraque oyendo a Juan Sala su mensagero mandase desembargar las mercadurías que de orden del Alcayde de la aduana se habían detenido a unos tratantes Barceloneses recién arribados en la nave del Patrón Colell, se refiere que aquellas guerras habían arruinado el comercio, pero que desde aquel punto eran muchos ya los que se disponían para abrirlo otra vez en Berbería, mayormente desde que la beneficencia de aquel Rey Africano con los Catalanes daba esperanza de que habían de ser bien tratados.

Sin embargo, este comercio y navegación quedaron después cortados de todo punto con motivo de las guerras suscitadas con los christianos, pero a principios del siglo XVI los Catalanes volvieron a restaurarlo sobre un nuevo pie y con muy sólidas ventajas *. Acabábanse de conquistar en 1510, por las armas del Rey D. Fernando el Católico, las plazas de Bugía y Trípoli, y en las Cortes que aquel Príncipe celebraba en Monzón a las tres naciones de su reyno, los Síndicos de Barcelona, que eran Berenguer de Aguilar y Bernardo Zapila, por medio de una humilde representación, en que exponían los antiguos privilegios de libertad y franquicia a favor de los Barceloneses para comerciar en todos los dominios y conquistas hechas y por hacer de la Corona de Aragón, impetraron del Rey (atendida la inmemorial y seguida posesión de semejante inmunidad, que tomó origen del diploma de Jayme II de 1323) una Cédula en la que se confirma, amplía y de nuevo se concede a los vecinos de Barcelona la libertad de navegar y comerciar en dichos puertos de África, libres de todo derecho y gabela, así en los renglones de importación como de esportación [22].

En el siguiente año, deseando el Rey favorecer a los Aragoneses, Catalanes y Valencianos, con cuyos donativos ofrecidos en las Cortes anteriores se había costeado en gran parte la expedición, manda por su pragmática sanción dada en Burgos a 18 de diciembre, que aquellos vasallos puedan navegar y comerciar sin embarazo alguno en las ciudades de Bugía, Trípoli y Argel, pagando los anteriores derechos acostumbrados. Pero se les

[20] Col. Dip., n.º 390.
[21] Col. Dip., n.º 391.
[22] Col. Dip., n.º 443.

* Sobre la apertura de nuevos consulados en esta época véase GIL GUASCH, *Fernando el Católico.*

dispensaba la gracia de que todos los paños y otras estofas de lana, que no fuesen de su propia fábrica, adeudasen el cincuenta por ciento en su entrada en Berbería, además del derecho ordinario impuesto generalmente, todo dirigido al fomento de las manufacturas nacionales [23]. Sin embargo, parece que no faltaron impedimentos y embarazos puestos por los oficiales Reales a los mercaderes de Cataluña, pues los Síndicos de la ciudad de Barcelona en las segundas Cortes de Monzón, que celebraba en 1512 la Reyna Doña Germana, hubieron de exponer estos agravios vigorosamente, para alcanzar otra Real Cédula que confirmase y explicase positivamente la pragmática de libre comercio a favor de los Catalanes [24]. Aún no bastaron estas providencias: el Magistrado de Barcelona hubo de dirigir segunda representación al Rey contra sus Oficiales, que intentaron algunas veces exigir los derechos a los que estaban inmunes de ellos; en vista de lo qual se expidió una Real executoria fechada en Logroño en 1512, por la qual se manda les sean restituidas todas las imposiciones hasta entonces [25]. Efectivamente, el comercio de África se entabló desde aquella época, pues en el año 1510, Gilaberto de Zalvá fue nombrado por la ciudad de Barcelona Cónsul en Trípoli, cuyo cargo se concedió, en el siguiente año, a Guillermo de Santcliment.

En 1535 se proveyó el último consulado en Túnez [26]. En este puerto restauraron los Catalanes su antiguo tráfico, pues en las terceras cortes de Monzón, en 1537 (cap. VIII), los tres brazos del Principado dirigieron su súplica al Rey Carlos I, paraque les concediese el libre comercio en Túnez y la Goleta, que los Gobernadores que acababa S. M. de poner en aquellas conquistas pretendían impedir. Esta petición fue concedida sin la menor restricción. Pero las esquadras formidables de Barbarroxa y Dragut, amedrantaron la navegación de allí a poco tiempo; expelieron del África a los Christianos; y haciendo de sus puertos otras tantas guaridas de pyratas, fundaron las regencias de Argel, Túnez y Trípoli, para azote cruel del mediterráneo y terror de las costas de España, que desde aquella época perdieron su antigua navegación *.

[23] Col. Dip., n.º 445.
[24] Col. Dip., n.º 447.
[25] Col. Dip., n.º 446.
[26] Ap. n.º 23.

* Sobre la presencia de catalanes en Africa del Norte durante el siglo XVI véase ROSSI, *Il dominio degli spagnuoli*; BRAUDEL, *Les espagnols dans l'Afrique du Nord*; CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I. Sobre piratería berberisca véase cap. VI, parte II, t. III, y bibliografía allí citada.

CAPITULO VI

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LOS REYNOS Y PUERTOS DE ANDALUCIA

Los Catalanes, al paso que establecieron su comercio en Ceuta, no se olvidaron de entablarlo con los Reyes Moros de Granada y Sevilla, cuyos opulentos y fértiles países fueron por más de dos siglos continuos uno de los obgetos más importantes de la navegación de aquellos activos traficantes. En efecto, entre otras embarcaciones catalanas que apresaron los corsarios Sarracenos de Mallorca por los años 1227, se contaron unas naos ricamente cargadas procedentes de Sevilla [1]. Más arriba hemos ya tratado de los derechos que adeudaban en 1243 al puerto de Tamarit las naves que hacían el viage de Murcia y Andalucía. Estas dos provincias estaban entonces en poder de los Árabes, y la última en toda la baxa edad fue conocida con el nombre de *Spania* o *Hispania* por todas las naciones de Levante. Así vemos que en las leyes marítimas del Consulado (capítulo LXXVII) es distinguida con aquella denominación general, quando se trata de los fletes del mercader que se embarca para Berbería o Andalucía. En el privilegio [2] de las libertades de Barcelona expedido en 1283, hay un capítulo en que se confirma la antigua práctica acerca de las leudas que debían adeudar los bastimentos procedentes de ultramar y de los puertos de Andalucía.

[1] Gómez Miedes: *Vida de Jaime I*, lib. V, cap. III, p. 93.

[2] Col. Dip., n.º 33. El capítulo literalmente copiado del referido diploma es el siguiente. *Cap. LXXXI: Item concedimus quod super leudis tam maris quam terræ, sive de navibus lignis vel barchis venientibus de Pelec* (esto es, de *pelago*, como quien dice de la otra vanda del mar), *vel de Ispania*, esto es, de las costas de Andalucía.

Del comercio en Sevilla

Por medio del conocimiento que adquirieron los Catalanes en las Andalucías con sus frecuentes navegaciones, extendieron tanto su negociación a todos los países de poniente, que luego de conquistada la ciudad de Sevilla, miraron aquella célebre y opulenta capital, su afortunada situación y pingüe territorio por uno de los principales establecimientos de su tráfico *. Luego después que los industriosos Genoveses, a quienes el Santo Rey Don Fernando III de Castilla concedió grandes franquicias en remuneración a sus servicios, se hubieron establecido en dicha capital, los Catalanes, no menos activos que ellos en aquel siglo, plantificaron allí sus factorías para restaurar su antiguo comercio con más ventajosos privilegios, para cuya protección instituyó el Magistrado de la ciudad de Barcelona un consulado.

En efecto: el cónsul que por los años 1282 residía en Sevilla, a representación de todo el cuerpo de mercaderes catalanes así transeúntes como residentes en aquella capital, alcanzó del Rey de Castilla, Don Alonso el Sabio, a favor de su nación, los mismos fueros y franquezas que gozaban los Genoveses. Éstas se reducían al cinco por ciento de entrada de todas las mercadurías, quedando francos de derechos a su salida los géneros comprados con el producto de los que hubiesen introducido. Exceptuábase el azeyte, que en su extracción adeudaba un marco de plata fina por cada trescientas veinte jarras. El dinero entraba franco de derechos, y las mercadurías en que se hubiese después invertido sólo contribuían con un dos y medio por ciento; mas las que se introducían, y por no poderse despachar se sacaban para otra parte, eran libres de toda gabela, de cuya franqueza gozaban los que compraban o vendían embarcaciones. Concedióles además el Rey toda seguridad y protección en sus personas y bienes en Sevilla y demás tierras de Castilla y León pagando los derechos corrientes, excepto en las tierras del Rey de Granada y Murcia, o en Xerez u otro lugar de Moros, con quienes se hubiese capitulado, donde debían pagar según los ajustes, pero en las tierras y puertos de mar que se conquistasen quitas y libres, contribuirían conforme el arreglo hecho para Sevilla [3].

[3] Col. Dip., n.º 31.

* Sobre el comercio sevillano medieval véase Ballesteros, *Sevilla en el siglo XIII*; Caran[illegible]de, *Sevilla, fortaleza y mercado*; Carlé, *Mercaderes*; González, *Repartimiento de Sevilla*. Véase también ap. n.º 38 de la presente obra [illegible] la bibliografía allí citada.

Estas gracias tubieron luego después mayores ampliaciones y declaraciones aún más favorables. El mismo Rey D. Alonso, a instancia del cónsul que tenía puesto allí la ciudad de Barcelona, concedió que quando los Catalanes llevasen a Sevilla trigo en grano u harina, cebada u otros granos, y del producto de su venta comprasen allí mismo otros frutos o mercadurías, así la importación de aquellos renglones, como la exportación de estos últimos, eran francas de todo derecho. Esta Real Cédula [4] fue confirmada por su hijo y sucesor, Don Sancho IV, en 1284. En el sobredicho año proveyó el Rey que los recaudadores de sus aduanas de Sevilla no pudiesen cobrar segundo diezmo a los Catalanes que arribasen por tierra con sus mercancías; respecto de que habiendo pagado ya en los puertos de la raya del reyno, bastaba que traxesen la guía correspondiente. Esta provisión también fue confirmada por Don Sancho.

El comercio de los Catalanes en Sevilla iva tomando de día en día nuevos incrementos: de tal modo que su crédito o el considerable número de los mercaderes les hizo iguales en todos los fueros de estrangería con los Genoveses. Así es que el Rey D. Sancho, movido del deseo de poblar y engrandecer más y más aquella nobilísima capital, concedióles libres y quitas con todos sus derechos y pertenencias una demarcación [5] de casas con sus tiendas, donde formasen barrio para su residencia, con Lonja y Juzgado para su contratación. Concedióles [6] igualmente que todo mercader catalán que llegase a Sevilla no pudiese ser preso por deuda ni por cosa que traxese encomendada, a menos de que él mismo fuese el deudor principal, o el fiador, según Real Cédula de 1284.

Las referidas casas, según parece, les fueron confiscadas quando se rompió la guerra entre Don Alonso III de Aragón, y D. Sancho IV de Castilla; mas éste después, por decreto de 1292, las restituyó a los mercaderes de Cataluña, confirmándoles las antiguas esenciones a instancia de N. de Villanueva, que se hallaba a la sazón en Sevilla encargado de los negocios de la Corte de Aragón [7]. Del tenor de las referidas Reales Cédulas se deduce que los Catalanes comerciaban en Sevilla después de haberse abierto su comunicación por mar y por tierra: que llevaban vinos y estofas de lana

[4] Col. Dip., n.º 36.

[5] De esta demarcación o barrio tomó origen la calle que hoy subsiste con la denominación de *cal de Catalanes*, del mismo modo que otras, conocidas con los nombres de *cal de Génova*, *cal de Francos*, *cal de Vizcaínos*, *cal de Placentines*, conservan la memoria de las honradas y activas naciones que ayudaron a poblar aquella capital después de su gloriosa conquista, y animaron su contratación hasta el descubrimiento de las Indias Occidentales. * Cf. González, *Repartimiento de Sevilla*.

[6] Col. Dip., n.º 35.

[7] Col. Dip. n.º 52.

y extrahían azeytes para su país y otras partes de Levante; que conducían allí trigos y harinas de otras tierras por medio de un tráfico de economía; y que igualmente frecuentaban los demás puertos y lugares de los reynos de Murcia, Granada y Sevilla, sin desconocer los de Galicia y costas del mar cantábrico.

Entrado en el siglo XIV corrió con la misma actividad que en el anterior el tráfico de los Catalanes en Sevilla. En 1308 Bernardo Serra, factor de una compañía de comerciantes barceloneses que tenía allí su giro, anticipó el dinero de los gastos ocasionados en las diligencias que se practicaron para defender los fueros y franquezas del comercio de sus patricios residentes en aquella capital; los quales, en 1311 se impusieron un repartimiento para reintegrarle aquel desembolso, y satisfacer los derechos devengados al cónsul que entonces les presidía en nombre de la ciudad de Barcelona [8]. Consta por otra parte, según hemos visto más arriba, que por los años 1315 era corriente la navegación a las Andalucías, pues en ciertos derechos que aquel año se impusieron a las naves barcelonesas se expresan las de aquel viage. En el mismo año la ciudad de Sevilla, su Arzobispo y el Almirante Alfonso Jofre de Loaysa, aprestaron una esquadra de quatro galeras y otros bastimentos para proteger la navegación de los Catalanes y Valencianos que traficaban en la Andalucía contra la pyratería de los Moros de los reynos de Fez y Tremecén [9].

Como el comercio del reyno de Sevilla era un obgeto de los más importantes para la ciudad de Barcelona, los Magistrados de ésta solicitaron, desde el punto que entró a reynar en Castilla D. Alonso el Undécimo, la confirmación de todos los privilegios y franquicias concedidas por sus antecesores a la nación catalana y demás súbditos de la Corona de Aragón, por medio de una respetuosa carta [10] dirigida a aquel joven Príncipe en 15 de Junio de 1327. En efecto: los Catalanes en aquellos tiempos tenían repartidas sus factorías por todos los puertos de las Andalucías, pues no sólo tenían cónsul nacional en Sevilla, sino en Almería y Málaga, que eran entonces emporios de los Árabes *; y sus mercaderes, en concurrencia de los Genoveses, seguían los campamentos y los exércitos de los Reyes de

[8] Col. Dip., n.º 86.
[9] Col. Dip., n.º 99.
[10] Col. Dip., n.º 121.

* Sobre relaciones entre Aragón y Granada véase GIMÉNEZ SOLER, *La Corona de Aragón y Granada*; MIRET Y SANS, *Negociacions diplomàtiques*. También cap. V, parte II, t. III, de la presente obra.

Sobre la importancia comercial de Málaga véase MELIS, *Málaga sul sentiero economico del XIV e XV secolo*.

Castilla, donde más de una vez fueron muy útiles sus socorros. Dígalo Don Alonso XI en el segundo sitio de Algeciras que tenía puesto a los Moros, donde fue tanta la necesidad que padecía por faltarle con que mantener una esquadra de veinte galeras auxiliares, que hubo de recurrir a un préstamo cuantioso de dinero facilitado por los mercaderes catalanes y genoveses que estaban en el campo [11]. Ya en el primer asedio de la sobredicha plaza, por los años 1336, sufrió el exército de aquel Príncipe tanta carestía y miseria por falta de víveres, que acaso hubiera perecido de enfermedades o aniquiládose por la deserción a no ser la providencia de algunos mercaderes catalanes que, diligentes, socorrieron el campamento, llevando desde Córdova harinas y cebadas [12]. Estos cargamentos baxarían por el Guadalquivir, pues dice la Crónica que llegaban las provisiones por mar a los Reales.

La contratación de los Catalanes en Sevilla padeció algún tiempo después un gran menoscabo y trastorno, pues con motivo de haber el Comandante de unas galeras catalanas, Francisco Perellós, apresado en la boca del Guadalquivir dos naves de Placentines, cargadas de azeyte de cuenta de Genoveses, con quienes estaba en guerra la Corona de Aragón, el Rey Don Pedro de Castilla, que eran tan pronto en tomar venganza e ira como en hacer justicia, mandó hacer una general represalia, confiscando todos los bienes, y efectos de los tratantes catalanes que se encontraron en Sevilla, a los quales hizo después poner en prisión, vendiéndoles sus caudales embargados [13]. Sin embargo, parece que en el resto de aquel siglo y mayor parte del siguiente continuó la comunicación directa con Andalucía, pues en el reglamento de los corredores de cambios de 1372, entre las tarifas de los fletamentos que se hacían en Barcelona para países estrangeros, se especifican los del viage para Sevilla [14]. Por los años 1381, los Barceloneses y otros Catalanes tenían sus factorías y contratación en Andalucía y otras provincias de la Corona de Castilla, pues la ciudad de Barcelona los recomendó nuevamente al Rey Don Juan el Primero, dándole al mismo tiempo las gracias por la protección que hasta entonces les había dispensado [15]. En otra parte, tratando del estado de la navegación de los Catalanes en 1448, hemos encontrado que, entre las embarcaciones nacionales que aquel año arribaron de poniente a Barcelona, dos de ellas eran procedentes de

[11] Alfonso XI: *Crónica*, cap. CCCXXXI, p. 180.
[12] *Ibíd.*, cap. CCCXXVIII, p. 176.
[13] Pedro I: *Crónica*, cap. VII, p. 215.
[14] Ap. n.º 25.
[15] Col. Dip., n.º 215.

Sevilla. Por último, parece que en aquel siglo ocupaban los Catalanes en esta capital varios oficios públicos de su contratación, para cuyo testimonio leemos que los Reyes Católicos, afín de favorecer a los naturales, entre los privilegios antiguos que confirmaron en 1486 a los corredores de Lonja de Sevilla, se encuentra un capítulo que prohíbe expresamente que en lo sucesivo puedan exercer aquel oficio los estrangeros, entre los quales especifica los Ingleses, Catalanes, Genoveses [16]. Por otra parte, las plazas de Málaga y Almería, aun después de conquistadas por las armas de los Reyes Católicos, continuaron siendo mercados de los Catalanes. Así, pues, en 1492 hallamos que la ciudad de Barcelona proveyó el consulado de la última plaza en un mercader vecino suyo, y que en 1526 y 1528 confirió dos veces el de la segunda.

Del comercio en Portugal

La proximidad de Sevilla con Portugal pudo acaso facilitar a los Catalanes la comunicación con aquel reyno. Alomenos parece que en 1443 los Barceloneses y los de Oporto tenían mutua correspondencia y comercio en sus respectivos puertos. Consta por la presa que en aquel año hicieron unos corsarios en la costa del Algarbe de una nave barcelonesa, y por el salvo conducto que el Magistrado de Oporto solicitó para una nave nacional que estaba lista y cargada de varias mercadurías para Barcelona [17].

También en Lisboa tenían establecida su contratación. Juan Reverdit tenía casa de comercio en aquella Corte, administrada por su factor Berenguer Artigues, de resultas de cuyo fallecimiento, en 1450, el Magistrado de Barcelona recomendó la custodia de los caudales al Rey de Portugal hasta la llegada de su principal, que partía a recoger sus efectos [18]. Igualmente le dirigió otro oficio a favor de los apoderados que habían nombrado los parientes y herederos de Artigues, que pasaban a recoger los bienes del difunto.

Del comercio en Canarias

Las inmensidades del occéano athlántico, cuyos rumbos habían sido desconocidos del resto de la Europa desde las navegaciones de los Cartagineses, no amedrantaron los ánimos osados de los Catalanes, que desde

[16] *Recopilación de las Ordenanzas de la cibdad de Sevilla*, f. 229.

[17] Col. Dip., n.º 332.

[18] Col. Dip., n.º 366.

los puertos de Andalucía es verosímil que tentasen alguna vez penetrar hasta las Canarias *. Refiérenos Raynaldo en sus anales, que el Papa Urbano V, habiendo tenido noticia, en 1368, por unos mercaderes catalanes de la falta de ministros del Evangelio que padecían en aquel tiempo los habitantes de dichas Islas, escrivió a los Obispos de Barcelona y Tortosa, paraque dispusiesen la elección de Sacerdotes propios para aquel ministerio. Este pasage prueba que desde Cataluña había comunicación directa y corriente con aquellos Isleños. Ésta se habría abierto de mucho tiempo atrás, pues hay pruebas de que parte del armamento que disponía en 1344 Don Luis de la Cerda, Infante desheredado de Castilla, para el descubrimiento de las Canarias, salió de los puertos de Cataluña. Luis Benzoni, en el tratado particular de dichas Islas, incorporado en la historia del nuevo mundo, afirma que dos embarcaciones de aquel Principado penetraron hasta ellas [19].

[19] VIERA: *Historia de las Islas de Canaria*, I, p. 274.

* Sobre la exploración, evangelización y primeras relaciones de los catalanes con Canarias véanse las obras de SERRA RÁFOLS, *Els catalans de Mallorca*, *Los mallorquines*, *Más sobre los viajes catalano-mallorquines* y *La missió de Ramon Llull*; BONNET, *Las Canarias y los primeros exploradores*; VINCKE, *Comienzos de las misiones*, y especialmente RUMEU, *El obispado de Telde*. Abundantes noticias de tipo económico de los siglos XV y XVI en RUMEU, *Piraterías y ataques navales*, y *España en el Africa Atlántica*; FABRELLAS, *La producción de azúcar*; GONZÁLEZ YANES, *Importación y exportación (1497-1503)*; MADURELL, *Notas sobre el antiguo comercio*, y *Los seguros marítimos*.

CAPITULO VII

DEL COMERCIO Y NAVEGACION AL REYNO DE SICILIA Y OTRAS ISLAS

La Isla de Sicilia, así por su fertilidad como por su feliz situación, había sido siempre el granero de Italia y la escala más importante del Mediterráneo, o por mejor decir, la llave de tres mares. Desde el renacimiento del comercio en Occidente, fue el principal objeto de la navegación de los Italianos. En efecto: los Genoveses y Pisanos, por medio de ventajosos establecimientos y de inmensos privilegios que había su política alcanzado de los antiguos Reyes Normandos y Suevos, abastecían a su República de víveres y aprestos navales. La Isla entonces estaba pobladísima, y las armadas que aprestaban los Rogerios y Guillermos son una convincente prueba del buen estado de su marina nacional.

Aquella Isla, que no se hallaba en circunstancias menos favorables, cayó en 1282 en poder de la Real Casa de Aragón * después de haberla poseído la Anjovina de Nápoles durante catorce años. Luego de asegurada aquella conquista, los Catalanes, que habían tenido la principal parte en la empresa, se aprovecharon del favor que les dispensaba el reconocimiento de aquellos Soberanos **. Así, pues, desde aquel punto empezaron a entablar su navegación directa y a fundar varias factorias en los principales puertos de aquel reyno. Primeramente Don Jayme I de Sicilia, deseoso de fomentar

* Aspectos generales de la dominación aragonesa en Sicilia en Giunta, *Aragonesi e catalani*; Vicens Vives, *Fernando el Católico*. Información bibliográfica sobre temas especialmente económicos y una visión de conjunto en Petino, *Per la storia*, y *Aspetti del commercio*. Véanse asimismo los capítulos I y III, parte II, tomo III, de la presente obra.

** Sobre política comercial véase: La Mantia, *Documenti (1285-1291)*; Petino, *Politica commerciale di Pietro III* y *Per la storia delle relazioni*; Trasselli, *I privilegi* y *Note per la storia dei banchi*; Vicens Vives, *Ferran II*, II, p. 56-59, y *Orígenes del mercantilismo*.

el tráfico de los Catalanes en aquella Isla, concedióles, en 1285, que sus baxeles, mercancías, dinero y otros efectos que padeciesen naufragio, podían, sin adeudar derecho alguno, ser recobrados aun después de tres días del fracaso, que era el antiguo término prefixado, pasado el qual todo se aplicaba al Real Fisco, baxo la pena a los contraventores de satisfacer doble cantidad al interesado [1].

El Rey Don Fadrique, por otra Real Cédula del año 1296, en atención a los servicios recibidos de Cataluña, concedió a sus naturales la libre extracción de trigo y cebada de los puertos de la Isla habilitados para la exportación de granos, con la precisión de llevar el destino para el abasto de los pueblos de aquel Principado únicamente. Dicha extracción no se podía executar sino con baxeles que hubiesen aportado vía recta a Sicilia [2].

Mas como los Barceloneses fueron siempre el principal blanco de la liberalidad y beneficencia de todos los Príncipes de la Casa de Aragón, el mismo D. Jayme concedió, en 1288, a todos aquellos naturales, general esención de gabelas y derechos en las ventas y negociaciones que hicieren a estylo de aquel reyno de qualesquiera géneros que llevasen de Barcelona, u otras tierras de la Corona de Aragón. Igualmente concedióles que de los derechos Reales impuestos antiguamente por Guillermo II, sólo pagasen la tercera parte como se exigía a los Genoveses; que todo comerciante natural y vecino de Barcelona pagase de las expresadas mercadurías, en el primer puerto a donde arribasen, se descargasen y vendiesen en todo o en parte, un *Schifato* [3] de oro, de modo que si después de vendida una parte quisiese llevar la restante a otro parage, podía hacerlo sin adeudar nuevos derechos; que de las que se vendieren con medida líquida sólo satisfaciesen dos granos y medio, y de las que se vendieren con la árida pagasen lo que acostumbraban los Genoveses; que en la saca de los frutos y mercadurías de lícita extracción de dicha Isla, pagasen lo propio que los Genoveses vecinos de la ciudad de Génova solían adeudar por gracia especial. Últimamente les concedió la seguridad y salvaguardia Real en sus bienes y personas por todo aquel reyno, y la libertad del derecho de naufragio; y que sus personas y caudales no pudiesen ser embargados por obligación o delito de otro [4].

[1] Col. Dip., n.º 40.
[2] Col. Dip., n.º 57.
[3] Era una moneda de Calabria corriente en Sicilia, que valía ocho *granos* de peso de oro común. Había también *Schifatos* de plata, que guardarían su correspondencia proporcional atendida la diferencia del valor intrínseco de los dos metales. Es quanto se ha podido averiguar acerca del *Schifato* o *Skiphato*.
[4] Col. Dip., n.º 42.

Como fuese Barcelona en aquel tiempo un famoso emporio del mediterráneo, concurrido de muchos mercaderes de diversas naciones, su Magistrado Municipal, siempre próvido para el bien real y transcendental de su patria, impetró las sobredichas gracias únicamente para los ciudadanos originarios y vecinos de la Ciudad, sin transcendencia a los estrangeros residentes o domiciliados en ella. Así es que presenta el referido privilegio una cláusula terminante que excluye de aquellas concesiones a los provenzales, Romanos, Toscanos, Venecianos y Pisanos, y a los mismos Barceloneses avecindados en Sicilia. Con esta restricción se quitaba a los estrangeros el subterfugio de embiar sus factores a establecerse en un pueblo tan privilegiado con el fin de apoderarse de las ventajas de su comercio baxo del nombre común de vecinos de Barcelona, disfrutando de esta suerte las gracias que no podían obtener en su propio país, y exponiendo al mismo tiempo aquella ciudad a quedar baxo la onerosa tutela y monopolio encubierto de compañías o casas acaudaladas de reynos estraños. Este privilegio y los demás hasta entonces concedidos por los Reyes de Sicilia a los Catalanes, y en general a los Aragoneses, Valencianos y Mallorquines, fueron confirmados en 1296 por Federico III, con la condición de que en el caso de separarse los Mallorquines del dominio del Rey de Aragón, no podían gozar de aquellas esenciones y libertades [5].

Desde el año 1285 había obtenido la ciudad de Barcelona privilegio particular del Rey Don Jayme I de Sicilia para nombrar su cónsul nacional en Palermo, cuyo empleo continuó por más de quatro siglos. Por otra parte, el Rey de Nápoles, Carlos de Anjou, que por ajuste convenido entre el Papa y el referido Don Jayme, entonces Rey de Aragón, había quedado en la posesión de aquella corona, deseoso de aumentarla y prosperarla, confirmó el citado privilegio con nuevas ampliaciones. Entre otras concedió a los Catalanes que qualquiera de ellos que arribase con sus bastimentos a algún puerto de la Isla, le bastase presentar un fiador abonado por su cónsul o éste mismo, a los aduaneros del pueblo de su arribada, de que no llevaban sebo a los enemigos del dicho Rey de Nápoles. Eximióles también del derecho del naufragio y estrangería, añadiendo que siempre que en alta mar se moviere algún motín por los marineros, al llegar al puerto fuesen éstos arrestados por la justicia ordinaria, y concluidas las primeras pesquisas, entregados a su cónsul paraque los embiase a Cataluña a ser juzgados con-

[5] Col. Dip., n.º 57.

forme a la calidad del delito. Finalmente, les concedió que quando se encontrasen a algún mercader catalán géneros que necesitase la Real Hacienda, no se le pudiesen tomar contra su voluntad sino al precio corriente para los particulares, a menos que fuesen sal, hierro, alquitrán, pez, sebo, oro u plata en pasta [6].

En virtud de estas y otras franquicias con que fueron recibidos y establecidos los Catalanes, creció prodigiosamente su tráfico y navegación en aquella Isla. Buena prueba son de ello los Consulados, que habiendo empezado en 1285 por uno en Palermo, cincuenta años después eran ya tres los principales y diez y siete los Vicecónsules. Sicilia vino a ser desde aquel punto el granero de Cataluña y de otros países, lo que mantenía un gran número de buques empleados en este transporte directo, sin contar los que se dedicaban a la conducción de granos a Italia, y a su cabotage desde los principios. En efecto: leemos que el capitán Ansaldo, famoso corsario de Génova, durante la guerra contra los Pisanos, interceptaba todas las naves catalanas que llevaban víveres a los puertos de éstos. Por los años 1291, la nave *El Águila*, procedente de Girgenti con cargamento de trigo de cuenta de los comerciantes de Pisa, cayó en poder de aquel corsario en su travesía. Otro corsario genovés, en el mismo año, apresó cerca de Puerto-pisano dos naves de Catalanes cargadas de granos de cuenta propia, que se dirigían a Pisa; sin contar otras muchas embarcaciones, que entonces provehían a los Pisanos, estrechados por los Genoveses [7]. En 1320, una esquadra de nueve galeras del Rey Roberto de Nápoles, navegando acia Génova en auxilio de la facción Güelfa, se apoderó al paso por delante de Puerto-pisano, de una nao catalana cargada de trigo que venía de Sicilia, amarinándola con cien hombres [8].

En efecto: desde el año 1314, los Magistrados Municipales de Barcelona habían dirigido sus quexas a aquel Príncipe sobre las hostilidades y robos que sus corsarios cometían en las embarcaciones de mercaderes de aquella ciudad que hacían el comercio de importación y exportación en la referida Isla. A este oficio satisfizo Roberto justificando la conducta de sus armadores, puesto que los Catalanes, baxo el pretexto del tráfico de Sicilia, llevaban municiones de guerra a Federico, su enemigo; cuyo producto empleaban después en granos, dexando por este medio aquel provecho más a su contrario. Sin embargo, por atención al Rey Don Jayme de

[6] Col. Dip., n.º 59. [7] Muratori: *Scriptores*, VI, p. 601. [8] *Ibíd.*, XVII, p. 1040.

Aragón, mandó restituirles una *coca* mallorquina de Bernardo Garriga, recién apresada, requiriéndoles que para lo sucesivo diesen las más oportunas providencias afin de contener a sus ciudadanos [9].

En el capítulo que trata de las guerras navales de los Genoveses, se podrá advertir que el mayor número de las presas que éstos hicieron a los Catalanes en todo el siglo XIV y parte del siguiente, se componía de embarcaciones del comercio de granos de Sicilia y Cerdeña, en cuyos puertos muchas de ellas leemos que fueron asaltadas, sumergidas o quemadas.

Según el tenor de las ordenanzas que establecieron los Magistrados de Barcelona en 1383 a instancia de los Cónsules de la Lonja y Cuerpo de comerciantes de dicha ciudad, para arreglar el gobierno del Consulado de Sicilia, se ve claramente que entre los principales renglones del tráfico activo de los Barceloneses y demás Catalanes de aquella Isla, se contaban las manufacturas de lana, cuyo despacho sostenía muchas tiendas y lonjas de mercaderes establecidos en aquel reyno *. También se infiere del repeso del azafrán que llevaban, de la extracción de la seda que sacarían de allí para sus fábricas y de otros frutos del país, quáles eran los retornos de los Catalanes [10]. Parece que en aquel tiempo seguía el comercio con mayor actividad que nunca, según lo representaron aquel mismo año los Magistrados de Barcelona al Maestre Justiciero del referido reyno, con motivo del nuevo derecho que en Syracusa se exigía a los Barceloneses por las mercancías que llevaban de Cataluña, como eran entre otras la baxilla de barro, azeyte y frutas secas [11].

A principios del siglo XVI, aquel comercio estubo por algún tiempo impedido con gran menoscabo de los mercaderes de Barcelona, por motivo de la peste que se encendió en aquella capital en el año 1502 **. Porloque sus Magistrados Municipales, deseando que la navegación y tráfico de Sicilia se restituyesen a su primitivo estado, dirigieron un oficio al Virrey de aquella Isla, paraque admitiese las embarcaciones y mercaderes que aportasen allí desde Barcelona, y en especial la caravela de Juan de Sarriera,

[9] Muratori: *Scriptores*, XX, p. 873. El sobrescrito del Rey Roberto es el siguiente: *Robertus D. G. Rex, etc. Conciliariis et Probishominibus Civitatis Barchinonæ devotis suis salutem et dilectionem sinceram.*

[10] Col. Dip., n.° 227.

[11] Col. Dip., n.° 218.

* Sobre las exportaciones sicilianas, principalmente de cereales, en los siglos XIV y XV, véase Romano, *A propos du commerce du blé*; Petino, *Aspetti e momenti*; Trasselli, *Sulla esportazione, Produzione e commercio dello zucchero*; Treppo, *Assicurazioni e commercio, Politica e commercio dei grani*. Sobre importaciones, véase Trasselli, *Prezzi dei panni* e *Il mercato dei panni*.

** Véase el ap. n.° 39, «Compendio histórico y cronológico de las pestes, contagios y epidemias», y la bibliografía allí citada.

cavallero, la qual partía cargada de géneros con muchos sobrecargas y pasageros, respecto de que el contagio había ya cesado totalmente [12]. Consta, por otra parte, que en 1515 una barca de Mesina, su capitán Matheo Azzerello, navegando para Barcelona cargada de trigo y de otras mercancías de cuenta de unos comerciantes de esta ciudad, fue apresada por un corsario francés cerca de las Islas de Hyeres, sin embargo de la tregua que reynaba entre la Corona de España y Francia *. Con este motivo, el Magistrado de aquella capital despachó cerca del Rey Christianísimo a Juan Caveró, otro de los comerciantes interesados, a solicitar la restitución de dicha presa [13]. Según la pragmática de 1519, promulgada por Carlos V a petición de las Cortes de Barcelona, se ve claramente que la exportación de los paños de aquel Principado para Sicilia era el principal ramo de comercio que giraban los Catalanes. En virtud de ella se prohibió la introducción en aquella Isla de todas las estofas de lana francesas y genovesas, recargándolas amás del derecho acostumbrado, con un cincuenta por ciento en especie. Y para que esta providencia tubiere más exacta observancia, declaró el Rey por celadores inmediatos de ella a los mismos cónsules de los Catalanes residentes en aquel reyno, y por executores, a instancia de ellos, al Virrey; mas siendo los defraudadores vasallos de la Corona de Aragón, los cónsules debían ser los executores inmediatos de aquella pragmática [14].

Comercio en Cerdeña

El comercio que hacían los Catalanes en Cerdeña no era inferior al que giraban en Sicilia **. En otra parte veremos cómo desde que entró en posesión de aquella Isla la Real Casa de Aragón, estableció en ella la ciudad de Barcelona sus consulados, que dentro de poco tiempo llegaron a ser quatro repartidos en los principales puertos, cuyos establecimientos son una prueba de la actividad que tomó el tráfico nacional. Según parece, los renglones de exportación de aquella Isla, que hicieron importante su co-

[12] Col. Dip., n.° 431.
[13] Col. Dip., n.° 453.
[14] Col. Dip., n.° 457.

* Véase Bertas, *Un exploit de corsaires marseillais (1512)*. Sobre el comercio con Sicilia durante los siglos XVI y XVII véase Carrera Pujal, *Historia política y económica*. I.

** Líneas fundamentales de la historia ceonomicosocial sarda en Loddo-Canepa, *Note sulle condizioni*. Sobre la actividad económica de los catalanes en Cerdeña véanse Boscolo, *La politica italiana, Lettere della regina Maria*, y *Medioevo aragonesse*; Lopez, *Storia delle miniere*; Tucci, *La condizione dei mercanti*; Zanetti, *Legislazione relativa alla pesca corallina*. Información bibliográfica y documental en Boscolo-Del Piano, *Orientamenti bibliografici*, y Putzulu, *Sardegna, e Italia e commercio maritimo*. Véase también el cap. I, parte II, del t. III.

mercio, eran las carnes, los quesos, la grasa y los granos de que se provehían la Toscana y Génova. Los Catalanes, mucho antes de poseer a Cerdeña, hacían en ella el comercio de economía, pues por los años 1291, unos corsarios genoveses se apoderaron en frente de Córcega de una nave catalana cargada de los géneros sobredichos, procedente de Cáller para Pisa, cuyo valor ascendía a mil y seiscientas libras genovesas [15].

Pero quando aquella navegación y tráfico tomarían considerable aumento, sería después que Don Jayme II de Aragón recibió la investidura del reyno de Cerdeña. Zurita [16], hablando de la guerra que se encendió entre la Señoría de Pisa y la Corona de Aragón en 1325, dice: «Por parte del Gobernador y de los capitanes y oficiales que el Rey tenía en la Isla, se daban las mismas quexas y aún mayores, afirmando los Pisanos del castillo de Cáller que les habían muerto algunos soldados y les vedaban e impedían el comercio; pregonando que ningún Catalán comprase dentro del castillo, ni pudiese sacar ningún género de mercaderías de él». El mismo analista, quando refiere el armamento que el Almirante de Aragón, Francisco de Carroz, insigne Cavallero Valenciano, aprestó en el puerto de Cáller en 1326 para resistir a las fuerzas navales de los Pisanos prosigue: «Juntó catorce naves gruesas que había en el lugar de Bonayre; las doce catalanas, una del Rey de Francia que había venido de Chypre y otra que él había tomado de los Genoveses Güelfos; y de otra parte treinta y seis leños de una cubierta de mercaderes catalanes». Estos dos pasages prueban, evidentemente, quán común y activa era la navegación entonces a Cerdeña, de la qual había aún quedado un resto a fines del siglo pasado.

Comercio en Malta

También la Isla de Malta se debe contar entre las escalas de comercio de los Catalanes. Los repetidos nombramientos de cónsules que por espacio de dos siglos despachó la ciudad de Barcelona para proteger en ella a los mercaderes y navegantes, son otra convincente prueba de quán arraygada estaba allí su contratación. Ésta duraba en el siglo XVI, pues encontramos que por los años 1511 salió electo cónsul de Malta un cavallero barcelonés, según veremos más abaxo.

[15] MURATORI: *Scriptores*, VI, p. 601.

[16] ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, cap. IX, f. 65.

CAPITULO VIII

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LAS CIUDADES Y PUERTOS DE ITALIA

Las Ciudades marítimas de Italia eran desde el siglo XII unos emporios frecuentados de todas las naciones, así por su situación y riqueza natural del país, como por la libertad y privilegios de independencia que gozaban la mayor parte de aquellos pueblos, que se habían erigido en Repúblicas *. Los Catalanes, que ya viajaban a Génova desde principios de aquel siglo, frecuentaron luego a Pisa y otros pueblos de la Toscana. Después de la conquista de Sicilia por las armas aragonesas, aseguraron más aquella navegación, y aunque no pudieron establecerse desde luego en el reyno de Nápoles, mientras duraron las guerras entre las casas de Anjou y de Aragón, dieron la vuelta por el adriático, y desde aquel punto Manfredonia, Ancona y Venecia fueron visitadas. A principios del siglo XIV no sólo Génova, Saona y Pisa tenían factorias catalanas, sino que Nápoles, Gaeta, Ischia, Castelamare y Otranto fueron otras tantas escalas donde la ciudad de Barcelona nombraba cónsules para sus mercaderes, cuyos empleos exigió luego después el giro y contratación que tenían en Florencia y Sena. En efecto: parece que de la frecuente comunicación que se habían abierto los Catalanes en los países de Italia, habían éstos adoptado a mediados del siglo XIV cierto género de trage que la Historia nos pinta como moda nuevamente introducida [1].

[1] Muratori: *Antiquitates*, III, p. 289 y 308: *Historiarum Romanæ Fragmentum* (1327 a 1354). Describiéndose la pompa de los embaxadores que Venecia embiaba a Verona, refiérese que entre otras modas de las vestiduras *portabano cosa de nuobelli panni, streti a la catalana, forrate de strigolane é di sine de sopra.* Y quando se habla de la novedad del trage que se introduxo por aquel tiempo en Italia, dice la historia: *Comenzao la jente á fare li pizzi de li capucci longhi; é a portare panni streti a la catalana.*

* Aspectos generales en Doren, *Storia eco-*

Del comercio en Génova y Pisa

Por aquel tiempo tenían ya muy arraygado su tráfico en las ciudades de Génova y Pisa *. En 1323, Don Jayme II, antes de declarar la guerra a dichas dos Señorías, contra cuyos designios se aprestaba la expedición de Cerdeña, hizo notificar a los mercaderes catalanes residentes en ellas, que las evacuasen antes de exponerse a las represalias, a cuyo fin había el Rey despachado avisos anticipados a las ciudades de Barcelona Tarragona, Tortosa, Valencia y Mallorca [2]. Estas providencias no fueron executadas con tiempo, o no fueron obedecidas de los hombres codiciosos, pues al siguiente año, todos los Catalanes que traficaban en Pisa fueron presos y embargados sus bienes, con motivo de haber doce galeras aragonesas apresado dos cocas Pisanas cargadas de víveres para el castillo de Castro en Cerdeña, pasando a cuchillo a las tripulaciones [3]. Por lo que mira al comercio de Génova, además de los varios nombramientos de cónsules que encontramos despachados por la ciudad de Barcelona en diferentes tiempos, en que las continuas guerras entre aquella Señoría y la Corona de Aragón daban descanso o tregua, consta que, en 1389, los Catalanes que estaban comerciando allí, noticiosos del aviso que el Senado había comunicado a sus súbditos que a la sazón exercían el tráfico en Cataluña paraque evacuasen luego aquel Principado con motivo del próximo rompimiento que meditaba, desampararon al punto aquella capital [4].

Por lo que respecta al comercio con los Pisanos, nos resta que decir que el antiguo puerto de aquella Señoría, de cuyo sitio se ha perdido la memoria, estaba situado cerca del castillo de Liorna, y lo formaban las bocas del Arno, que entonces desaguaba en aquel parage, conocido con el nombre de *Puerto-Pisano*. Los Genoveses, a principios del siglo XV lo cegaron y destruyeron, y desviando el curso y cauce de aquel río, quedó Liorna desde entonces por puerto principal de toda la Toscana [5]. Ya antes,

nomica dell'Italia. Copiosa información bibliográfica en LUZZATTO, *The study*; SAPORY, *Studi di Storia economica*, y especialmente *Le marchand Italien*. Véase también el cap. III, parte II, t. III, de la presente obra.

[2] ZURITA: *Anales*, II, lib. VI, cap. XLIII, f. 41.

[3] VILLANI, G.: *Storia*, lib. IX, cap. CCCVIII.

[4] ZURITA: *Anales*, II, lib. X, cap. XLIII, f. 395.

[5] MURATORI: *Antiquitates*, III, pág. 1073.

* Sobre Génova véanse HEERS, *Relations commerciales*; HEERS, M. L., *Les genois et le commerce de l'alun*; LOPEZ, *Studi sull'economia genovese*, y *Genova marinara*; BACH, *La cité de Gênes*. Sobre Pisa véanse las obras de ROSSI-SABATINI, *L'espansione di Pisa*, *Pisa fino alla battaglia de Meloria*; SOLDEVILA, *Una ambaixada pisana*; MELIS, *Uno sguardo al mercato dei panni*.

los Florentines, resentidos de la conducta de los Pisanos, que les habían cortado ciertas franquicias, retiraron todas sus mercadurías y almacenes de Pisa, trasladando su embarcadero al puerto de Telamón que acababan de comprar a los Seneses para este fin. Aquel mismo año, que fue en 1356, todos los súbditos de la República de Florencia abandonaron a Pisa, y como con esta retirada quedasen levantadas las tiendas, almacenes y lonjas, los Genoveses, Provenzales y Catalanes desampararon también aquella ciudad, que quedó en un verdadera desolación [6].

Sin embargo, parece que los Catalanes volvieron a establecer su tráfico en aquella capital, según dos cartas escritas en 1383 por el Magistrado de Barcelona a Pedro de Gambacurta, Potestad de la Señoría. En ellas le recomienda baxo de su protección a todos los mercaderes, naves y efectos que arribasen a sus puertos, prometiendo igual favor a todos los Pisanos que vinieren a traficar en aquella ciudad [7]. Este tráfico continuaba con mucho ardor en Pisa el año 1406, en que fue vendida por trahición a los Florentines según lo refieren las Historias. En efecto: aquel mismo año, los mercaderes catalanes representaron con vivos colores, al Magistrado de Barcelona, la angustia en que se hallaban, viéndose asediados por dichos Florentines, que estaban empeñados en destruir aquella República y en reducirla a su dominio. Ponderándole al mismo tiempo que su nación iva a perder más que otra de las traficantes en aquella plaza si se la quitaba su independencia y gobierno, pues había sido hasta entonces muy bien tratada y acogida de los Pisanos, principalmente de los Gambacurtas [8]. Pero al fin Pisa capituló y se rindió al dominio de los Florentines, quedando desde entonces reducida al orden de ciudad subalterna una capital que, por sus expediciones, poder y opulencia, había hecho resonar su fama de un extremo al otro de la tierra.

A pesar de todos estos transtornos, la situación de aquella ciudad para el comercio marítimo tendría algunas ventajas naturales que las guerras y el odio de sus enemigos no habrían podido destruir. En 1433 hallamos provistos por la Ciudad de Barcelona los cargos de cónsules en la referida plaza, que no era más que una escala de la República de Florencia. Que los Catalanes, por aquel tiempo, tubiesen allí su contratación en gran auge, se colige de la comunidad o cuerpo respetable que formaban, al qual los Magistrados de Barcelona dirigían sus oficios y rescriptos, como se veri-

[6] VILLANI, M.: *Della historia*, lib. VII, capítulo XXXII.

[7] Col. Dip., n.º 228.

[8] Col. Dip., n.º 278.

ficó en el que le dieron noticia de la elección del nuevo cónsul que debía ir a presidirles [9]. Este empleo se volvio a proveer en 1486, en prueba de que todavía continuaba entonces la contratación de aquel país.

Del comercio en Toscana

La opulencia y poder de la República de Florencia * había llegado a tal punto de prosperidad, que ya no podía sufrir en la Toscana a ninguna ciudad rival, y mucho menos a otra alguna marítima que pudiese dictarla leyes para el despacho y exportación de sus géneros, ni para la introducción de las mercadurías estrangeras. Pisa y su puerto eran el mercado y canal por donde Florencia comunicaba con el mar; así, fue al fin subyugada y destruida. Contribuyó a esta catástrofe el que los Genoveses de la facción Fregosa vendieron a los Florentines, en 1421, el puerto de Liorna, que habían poseído muchos años. Por este medio Florencia se abrió dentro de su propio territorio varias comunicaciones en el mediterráneo, y la Toscana vino a ser en aquel siglo el país más rico y espléndido de Italia. En efecto: consta que en 1422 y 1429, el Magistrado de Barcelona nombró cónsules para la ciudad de Florencia, los cuales residían siempre en Liorna, que desde aquella época se hizo un puerto famoso **. Igualmente instituyó otro consulado para la ciudad de Sena, en 1449, cuya residencia ordinaria era el puerto de Telamón, muy frecuentado de los Catalanes, según consta [10] por las averías que padecieron en él Berenguer Gibert y otros comerciantes de aquella nación en 1434 ***.

Entre Florencia y Barcelona debía de haber en aquellos tiempos un tráfico muy vivo, pues ambas ciudades mantenían recíprocamente en cada una sus respectivos cónsules, como consta del nombramiento que aquella República había expedido en 1442, según la credencial que dirigió al Magistrado Barcelonés [11]. A la verdad podemos decir que los Médicis levantaron aquella capital al último grado de esplendor, después que Luca y Pisa perdieron su industria y sus antiguas artes. ¿Quánta sería en aquella época

[9] Col. Dip., n.º 309.
[10] Col. Dip., n.º 304.
[11] Col. Dip., n.º 328.

* Véase ARIAS, *I trattati commerciali*; BENSA, *Francesco di Marco da Prato*; CAMERANI-MARRI, *I documenti commerciali*; LEVI, *Fiorentini e Catalani, e I Fiorentini nel Maestrazgo*; LIVI, *L'Archivio di Francesco Datini, y Dall'archivio di Francesco Datini*; SAPORI, *Studi di storia economica*, y la extensa bibliografía allí citada.

** Sobre el puerto de Liorna véase BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto*; GUARNIERI, *Il porto di Livorno*. Para los años 1547-1611, véase BRAUDEL-ROMANO, *Navires et marchandises à Livourne*.

*** Fecha incierta. Cf. Col. Dip., n.º 301.

su población, la concurrencia de estrangeros, el número de sus fábricas, la variedad de sus manufactoras y la riqueza de su comercio, quando cien años antes, en tiempo en que las facciones apenas dexaban estar ociosas las armas, ni arraygarse las artes, un autor contemporáneo nos la pinta con ventaja casi decidida sobre todas las demás de Italia [12]? La ciudad de Sena [13], donde los Catalanes tenían también su cónsul nacional en 1449, fue la segunda que en aquel país hizo brillar su comercio y opulencia.

Del comercio en Nápoles

Según hemos visto en otro lugar, la navegación al reyno de Nápoles estaba corriente por los años 1315. Alomenos en el reynado de Doña Juana Primera, esto es antes de mediados del siglo XIV, obtuvieron los Catalanes grandes establecimentos en aquella capital *. Así, pues, un Historiador Napolitano [14], que escrivía a fines del siglo siguiente, entre los monumentos que celebra de la ilustración política y hospitalidad de aquella Princesa, siempre vigilante en fomentar el comercio en sus estados, cuenta los tres barrios y lonjas que conoció, todavía existentes en su tiempo; los quales pertenecían a los mercaderes de tres distintas naciones, es a saber, el de los Provenzales, el de los Catalanes junto al muelle grande, y el de los Genoveses entre los dos castillos, en cuyo pórtico aún se conservaba entonces la cadena.

[12] VILLANI, G.: *Storia*, lib. XI, en el estado económico y político que describe de la Ciudad de Florencia en 1336, dice que su vecindario ascendía a 90 mil almas, sin contar el clero regular y secular, ni unos 1500 forasteros. Las fábricas de pelayres eran 200, y hacían anualmente de 70 a 80 mil piezas de paño, de cuyo trabaxo se mantenían más de 30 mil personas, pero 30 años antes se habían contado hasta 300 fábricas, que trabaxaban más de cien mil piezas. Había 20 lonjas de paños franceses y otros estrangeros y 80 oficinas de banqueros. La casa de la moneda acuñaba todos los años 350 mil florines de oro, 400 mil *taloras* y más de 2 mil libras de dineros de quatro. Las tiendas de sastres eran 300; las de especieros 100, el número de mercaderes no se podía regular, por los muchísimos que viajaban por los países estrangeros. Lo mismo sucedía con los artífices y otros varios obreros. * Sobre la veracidad de los datos estadísticos del cronista VILLANI, cf. LUZZATTO, *Sull'attendibilità di alcune statistiche*, y también SAPORI, *L'attendibilità di alcune testimonianze*.

[13] MURATORI: *Scriptores*, XV, p. 123. La Ciudad de Sena, otra de las libres de la Toscana, contaba, según el empadronamiento hecho en 1328 de su vecindario, 80 mil almas y en sus arrabales, que eran grandes, 30 mil.

[14] MURATORI: *Scriptores*, XXII, p. 18: *Quippe Gallorum Vicum celebri Civitatis loco videmus; similiter et Celtiberorum quos Catalanos vocant magno molli proximum: et inter duas arces catena est, quam Genuensium porticam hactenus appelamus.*

* Sobre el comercio medieval de Nápoles véanse GENUARDI, *Commercio e diritto marittimo*; SCHIAPPOLI, *La mariaa degli Aragonesi*; SILVESTRI, *Sull'attività bancaria napoletana*; YVES, *Le commerce et les marchands*. Sobre la participación catalana en la feria de Salerno (1478) véase SILVESTRI, *Il commercio a Salerno*, y SAPORI, *Una fiera in Italia*. Respecto a la Edad Moderna véase CISTERINO-PORCARO, *La mariaa mercantile*, y las obras de CONIGLIO, *Storia della politica annonaria*, *Il Regno di Napoli*, e *Il viceregno di Napoli*.

La contratación de los Catalanes en aquella Corte comprehendía hasta la profesión y giro de banqueros. Por los años de 1423, después de perdida la ciudad de Aversa y levantados los pueblos de la costa de Melvi contra el dominio del Rey Don Alonso de Aragón, Sforzia, caudillo de los insurgentes, entró en Nápoles con mano armada, entregando a saco muchas personas acaudaladas y los bancos públicos de los Sicilianos y Catalanes que se hallaban establecidos [15]. Del comercio de aquel tiempo en Nápoles sólo nos subministra la historia un hecho acaecido en 1429, quando Pablo Ciconia, capitán Genovés de una gran nave en corso, embistió y saqueó en la costa de aquel reyno una catalana, cuya carga ascendía al valor de diez mil florines de oro [16].

El reyno de Nápoles, según los pasages hasta aquí referidos, mucho tiempo antes de haber visto las vanderas victoriosas de D. Alonso de Aragón, había sido visitado y frecuentado por los mercaderes de Cataluña. En efecto: la ciudad de Barcelona tenía ya establecidos consulados en la capital y en Tropea, los que en 1413 fueron provistos en dos sugetos naturales del mismo país; pero después que las armas aragonesas entraron a tomar posesión de aquel reyno, la navegación de los Catalanes creció notablemente con motivo del continuo embío de socorros, y su tráfico tomó nueva extensión por las ciudades y pueblos de la Pulla, Calabria y Basilicata. Así es que, desde los años 1423 hasta 1497, vemos repetirse las provisiones de los consulados que tenía establecidos Barcelona en aquellas costas para la protección de us mercaderes [17].

La larga mansión de Don Alonso en aquel reyno abrió todos sus puertos y facilitó todas las comunicaciones a los Catalanes, quienes no dexaron de aprovecharse después del favor que les aseguró el establecimiento de la Real rama aragonesa en aquellos estados, hasta la invasión de Carlos VIII de Francia, en 1498. Por esto se advierte que los nombramientos de los cónsules no pasan de aquella época; hasta que, incorporada segunda vez aquella Corona y la de Aragón por la conquista de Don Fernando el Católico, se encuentran restaurados aquellos cargos en la ciudad de Nápoles desde 1514; los que continuó confiriendo el Magistrado de Barcelona hasta principios de este siglo.

[15] MURATORI: *Scriptores*, XXIV, p. 1094. Anno 1423: *é comu Aversa si perdiu, tutta la costa di Malvi si ribellau, et lo Sforza intrau intra la Citati di Napoli, et misi á saccumanu a multi personi, et curreru li banchi fatti di li Siciliani et Catalani.* Tal es el pasage escrito en lengua Siciliana. * *Fragmentum Historiæ Siculæ (1287-1434).*

[16] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1302.

[17] Ap. n.º 23.

Desde el año 1519 se empezó a fomentar con nuevos privilegios el comercio activo de los Barceloneses en el reyno de Nápoles. Primeramente los cónsules de los catalanes establecidos en sus puertos fueron declarados por ciudadanos de las Ciudades donde tubieren su residencia ordinaria, por cédula de Carlos V, dada en aquel mismo año [18]. Por otra parte, con el fin de fomentar las fábricas de lana nacionales y su despacho a levante, consiguieron una Real pragmática del propio año, en la qual se prohibía que entrasen paños estrangeros en el reyno de Sicilia sin adeudar un veinte por ciento en especie, además de los derechos generales. Pero ya hemos visto en otra parte como en las Cortes de Monzón, de 1534, se quexó la provincia de Cataluña de la inobservancia de dicha pragmática, cuya infracción provenía de un privilegio obrepticio que los Genoveses habían obtenido del Emperador para poder, sin embargo de dicha providencia, comerciar con los paños de su propia fábrica en aquellos dominios; pero el abuso había llegado a tanto, que baxo el nombre de estofas de Génova se introducían las de Francia.

Aquella Real disposición hizo tanta sensación en los demás estados de Italia, que desde luego sus Repúblicas y Potentados prohibieron igualmente la introducción de paños de Cataluña o de otros dominios españoles, lo que fue representado por los tres Brazos del Principado en las Cortes de Monzón (Cap. IV) de 1537; y en su conseqüencia, se expidió executoria de la anterior pragmática y se esforzó su observancia en las dos Sicilias. Mas en otras Cortes (Cap. XX), de 1547, volvieron los Representantes a quexarse de la conivencia o negligencia de los Virreyes de aquellos reynos; en vista de lo qual, se expidieron más severas providencias. Desde entonces, el comercio activo de los paños de Cataluña tomó nuevo incremento y continuó en buen estado todo el siglo XVI y gran parte del siguiente.

Comercio en Ancona

Las conquistas de Don Alonso V en Italia, no sólo abrieron a los Catalanes todos los puertos del reyno de Nápoles, sino que comunicándose unos establecimientos con otros, les facilitaron conocimientos y correspondencias en los pueblos confinantes. Encontramos, pues, que en 1425 tenían los Barceloneses un tráfico activo de sus propios géneros y mercadurías en el puerto de Ancona, donde recibían muy buena acogida, y lograban muchas distin-

[18] Col. Dip., n.º 459.

ciones sus naves y mercaderes. Así lo afirma el Senado de aquella ciudad en [19] carta escrita en aquel mismo año a los Magistrados de Barcelona, con la que les recomienda dos mensageros que embiaba cerca del Rey de Aragón para negociar la restitución de ciertos efectos y mercancías pertenecientes a Anconitanos.

En 1436 consta también que los referidos Magistrados con oficio [20] particular, recomendaron baxo la protección de aquel Senado al patrón Lorenzo Llendrich, que dio la vela para el puerto de Ancona con su nave cargada de varias mercadurías y géneros, de cuenta de comerciantes de Barcelona. Esta navegación y tráfico debió de continuar en todo el siglo XV, pues encontramos que, en 1485, el consulado de los Catalanes de Ancona fue provisto en un mercader barcelonés.

Comercio en Venecia

Desde que en el siglo anterior los navegantes y mercaderes de Cataluña se introduxeron en el Adriático, Venecia fue otra de las ciudades marítimas de Italia que recibió los buques y mercadurías de aquel Principado *. Por los años 1425, Faustino Dandolo, embaxador de la República cerca del Rey de Aragón, negoció un convenio en que fue acordado, por indemnización de treinta y seis mil ducados en que estaban estimados los daños hechos por súbditos de aquel Príncipe a unos Venecianos, que todas las mercadurías que los Catalanes introduxesen en Venecia, además de los derechos acostumbrados adeudasen otro, de cuya exacción debían llevar cuenta y razón los Provehedores del Común, hasta dexar extinguida dicha partida [21]. La navegación a Venecia, cuya población, según Sanuto, historiador patricio y contemporáneo, ascendía en 1422 a ciento y noventa mil almas, continuó hasta fines del siglo XV; de lo qual son buen testimonio los tres nombramientos de cónsules que despachó para aquella capital el Ayuntamiento de Barcelona desde los años 1473 hasta 1496.

Pero como antes de este tiempo los intereses políticos que las conquistas del Rey Don Alonso V de Aragón ponían en continuo conflicto y fermentación, precisasen aquella República a variar su primer systema y sus parti-

[19] Col. Dip., n.º 290.
[20] Col. Dip., n.º 308.
[21] Muratori: *Scriptores*, XXII, p. 978.

* Sobre el comercio medieval veneciano véase Luzzatto, *Studi di storia economica veneziana*; Morozzo-Lombardo, *Documenti*; Romanin, *Storia documentata*; Torre, *Una reclamación comercial*. Véase también el cap. I, parte II, t. III, de la presente obra.

dos, afín de conservar el equilibrio en Italia, el comercio recíproco de ambas naciones padeció a veces alguna intermisión. Mas después de la muerte de aquel Príncipe pudo restablecerse y cimentarse de nuevo la buena inteligencia y natural alianza que desde tiempos remotos había siempre reynado entre la casa de Aragón y la República.

En efecto: la ciudad de Barcelona, siempre amiga y correspondida de la de Venecia, con oficio expreso en 1458 * la participó el edicto que acababa de promulgar el Rey Don Juan II de Aragón, mandando que todos los súbditos y mercaderes de la República que solían frecuentar los puertos de su corona podían negociar y residir en ellos libre y seguramente; y que en compensación, los mercaderes sus vasallos que traficaban en Venecia y en todos sus estados, pudiesen gozar de igual protección. El Dux Pasqual Maripetro correspondió a este amistoso oficio con otra carta que satisface los deseos del Magistrado de Barcelona, prometiéndole toda protección y seguridad para sus mercaderes [22].

Comercio en Roma

Era muy natural que la actividad de los negociantes y mercaderes catalanes, que les hizo correr todas las escalas y mercados de Italia, les ofreciese ventajosos establecimientos en la Corte de Roma y estados pontificios desde el siglo XV. De aquel tiempo sólo conservamos la memoria de que, habiendo el Papa Clemente VII apurado de la necesidad, empeñado su Tiara Pontifical en quinientos florines de oro a Juan Miguel y Felipe Prat, comerciantes barceloneses que negociaban entonces en Italia, por orden [23] de su sucesor, Benedicto XIII, la redimió Jayme de Ribas, su colector general en los reynos de Aragón en 23 de Junio del año 1400.

Debemos suponer que el comercio que hacían los Catalanes en Roma era activo y fomentado con los géneros y manufacturas de su propia industria. Gerónimo Paulo, que fue capellán del Papa Alexandro VI, publicó en su descripción de Barcelona la variedad de artefactos que aún en su tiempo se llevaban de aquella ciudad a la Corte Romana, que entonces estaba en su punto de opulencia, grandeza y esplendor. A la verdad, aquel tráfico y navegación llegaría a ser un obgeto de bastante importancia, quando el

[22] Col. Dip., n.º 380.

[23] Consta en el Archivo de la Santa Iglesia Cathedral de Barcelona, llamado de media escalera, en el armario 2.º, n.º 636. * Existe un extracto de dicho documento en el Ms. Caresmar, II, t. I, 1400, n.º 6, del A. C.

* Léase 1459.

Magistrado Municipal hubo de establecer un Consulado nacional en la referida Corte, para el qual fueron provistos tres sugetos consecutivamente, desde 1484 hasta 1523.

En efecto: aún nos han quedado algunas memorias de la continuación de aquel comercio después de entrado el siglo XVI. Una nao que en 1518 había partido de Barcelona para Roma con varias mercadurías, la mayor parte de cuenta de Pedro Serra, consignadas a Jayme Montaix, fue embargada en Villafranca de Niza, y multado su patrón por haber querido defraudar el derecho de pasage de aquel mar, que cobraba el Príncipe de Mónaco. Y sobre los oficios que practicó en Niza Rafael Galiano, cónsul de la nación catalana para el desembargo de aquella nao y cargamento, los Magistrados de Barcelona le escrivieron las gracias [24]. Por allí consta que el patrón interesaba en una diez y seisena parte en la carga. Consta, también, que en 1514 la barca de Juan Ferrer, comerciante de Barcelona, había partido de aquel puerto con porción de paños para consignar en Roma por cuenta de dos mercaderes barceloneses, N. Bonet y Gerardo Querol [25].

[24] Col. Dip., n.º 456.

[25] Col. Dip., n.º 451.

CAPITULO IX

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LAS PROVINCIAS DE LANGUEDOC Y PROVENZA

La provincia de Languedoc fue siempre uno de los países más mercantiles de Francia, pero donde floreció el tráfico con mayor prosperidad era en Narbona, Mompeller y Nimes, ciudades en aquellos tiempos de grande consideración e importancia, señaladamente la primera, que vino a ser el depósito general y principal conducto para la importación y exportación marítima de toda la provincia *.

Comercio de Narbona

Para la protección de su comercio tenía la ciudad de Narbona establecidos consulados en varias ciudades de Levante **. En 1279, se lee una confirmación de cónsul de los Narboneses en Pisa, hecha por los comerciantes de dicha ciudad a favor de Ugolino Sceleto Noble Pisano [1]. Federico III, Rey de Sicilia, tomó baxo su protección a los mercaderes de Narbona en 1331, concediéndoles los mismos privilegios que gozaban los Catalanes y Genoveses, con la facultad de tener en Mesina y demás puertos de aquella Isla sus cónsules nacionales. Andrónico el Joven, Emperador de Constantinopla, favoreció también su comercio y les despachó pocos años después un Diploma Imperial con sello de oro, por el qual les concede, entre otras cosas, facultad de nombrar un cónsul en aquella Capital, cuyos privilegios

[1] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, III, p. 369.

* Obras generales: Dupont, *Les relations commerciales*; Levasseur, *Histoire du commerce*. Véanse también Marinesco, *Alfonse le Magnanime*, y Mollat, *Les affaires de Jacques Cœur*.

** Sobre Narbona véase Port, *Essai sur l'histoire du commerce maritime*.

les fueron confirmados por Juan Paleólogo en 1360. El Gran Maestre de San Juan les concedió también licencia para establecer un cónsul en la ciudad de Rhodas, que tubiese jurisdicción para terminar las causas mercantiles, a cuyo fin les hizo cesión de una casa y aumentó otras perrogativas. En 1377 tenían los mercaderes de Narbona consulado en Alexandría para su contratación en Egypto, Chypre, etc. [2].

El comercio de la provincia de Languedoc, entonces dividida en varias Soberanías, fue desde principios del siglo XII el obgeto común de la codicia de los Genoveses y Pisanos, y por consiguiente de su mutua rivalidad, y de varios rompimientos. Estas dos naciones, igualmente poderosas que zelosas la una de la otra, continuaron haciéndose la guerra, hasta que en 1165 la última, para recompensarse de la pérdida de la protección del Conde de Tolosa, supo asegurarse un apoyo para mantener su tráfico en toda la costa de la provincia, negociando la alianza de Poncio, Arzobispo de Narbona, de Ermengarda, Vizcondesa, y del Común. En este tratado se acordó por ambas partes: socorrerse mutuamente por tiempo de cinco años, sobre todo por lo tocante al comercio marítimo entre ambas ciudades de Narbona y Génova; abolir el derecho de naufragio así en el mar como en río o estanque; no recibir ninguna de las partes contratantes estrangero alguno a bordo de sus bastimentos durante la guerra entre Pisa y Genoveses, excepto los pasageros, y aún éstos no podían ser de Mompeller, ni de San Gil, o moradores de la costa desde el Rhódano hasta Niza. Los Genoveses miraban entonces al Conde de Tolosa y al Señor de Mompeller como verdaderos enemigos, pues por otra parte vemos que hacían una guerra cruel a los vecinos de esta última ciudad. En tales apuros, Guillermo VII, viendo desoladas sus costas, acudió a la protección del Papa Alexandro III para atajar las incursiones de los Genoveses, que le saqueaban y quemaban los baxeles en su mismo puerto; y no habiendo surtido efecto este medio, Guillermo y el Obispo de Magalona se confederaron con los Pisanos para ponerse en estado de defensa [3].

En 1173 parece que se efectuó una paz general. La Vizcondesa Ermengarda y Aymerico, su sobrino, y el Común de Narbona, concluyeron con la República de Pisa un tratado de comercio, y se reduxo a dar a los Pisanos una entera seguridad en los puertos del territorio de Narbona; a hacerles justicia dentro de quarenta días sobre todos los perjuicios que

[2] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p 517.

[3] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, III, p. 11.

hubiesen padecido en sus dominios; a concederles los mismos privilegios que habían dispensado a los Genoveses en el sobredicho tratado de 1166 [4].

La ciudad de Narbona fue en aquel siglo muy celebrada por la extensión de su comercio. Buena prueba son de esto los diferentes tratados que sus habitantes concluyeron en los años 1224, 1225 y 1244 con los de Marsella, Hyeres, Niza, Vintimilla, Génova, Pisa, los Señores de Tolón y los que renovaron en 1246 y 1255 con los de Saona y Vintimilla. Además de estos tratados de comercio con los Pisanos, Genoveses y Provenzales, negociaron en 1271 con Ramón Guillermo de Moncada, Señor de una tercera parte del territorio de Tortosa, la participación de los mismos privilegios que el Conde de Barcelona, Raymundo Berenguer IV, había concedido a los Genoveses en aquella ciudad y su distrito, después que la recobró de los Sarracenos en 1148 [5]. Con Poncio Hugo, Conde de Ampurias, ajustaron otro tratado en el año 1297, quien concedió diferentes privilegios a los mercaderes de Narbona y su distrito, que traficaban en su Condado por mar y tierra [6].

Por otra parte, Narbona tenía desde mediados del siglo XIII muchos comerciantes establecidos en las ciudades marítimas de Italia. Su principal comunicación era con la de Pisa; sin embargo, este tráfico fue interrumpido por algunos agravios recibidos de los súbditos de aquella Señoría. Mas ésta, a quien era muy conveniente restablecer la antigua amistad de los Narboneses, despachó un mensagero para tratar nuevo ajuste, que fue concluido en 1275, por el que se les permitió la imposición de dos dineros por libra tornesa sobre todas las mercadurías que introduxesen los Pisanos en Narbona, hasta la entera indemnización de los daños recibidos [7]. Asegurada así la buena inteligencia entre aquellos dos pueblos, los mercaderes Narboneses que traficaban en Pisa se eligieron un cónsul con jurisdicción civil y criminal a imitación de los que tenían los Genoveses y Catalanes. Concediéronle un dinero por libra sobre las mercadurías que conduxesen a la citada Señoría, con la obligación de subministrarles alojamiento y los almacenes y lonjas necesarias para su trato, hasta que este nombramiento fuese confirmado por Aymerico, Vizconde de Narbona, por el Concejo del Común y por el pueblo. Por otra parte, el Común de esta ciudad renovó en 1279 el antiguo tratado de comercio ajustado desde el año 1224 con la

[4] Vaisset-Devic, *Histoire de Languedoc*, III, p. 36.
[5] *Ibid.*, p. 531.
[6] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 517.
[7] *Ibid.*, p. 26.

República de Génova, la qual despachó un embaxador cerca del Vizconde, del Arzobispo y Concejo Municipal. Dicho Concejo renunció las patentes de represalias que el Senescal del Rey, el Vizconde y el Arzobispo le habían concedido para resarcirse de los daños recibidos hasta entonces de los Genoveses [8].

Comercio de Mompeller

Otro de los pueblos más mercantiles que tuvo en la baxa edad la provincia de Languedoc, fue Mompeller, ciudad colmada de grandes privilegios por sus Señores particulares, y después por Don Jayme I. Rey de Aragón que heredó aquel señorío por parte de su madre Doña María. Su tráfico se extendía a todas las escalas del Levante [9]. En efecto: en 1225 concluyó un tratado con los de Marsella, Niza, Génova y Pisa, y otras ciudades de la costa, e igualmente con el Príncipe de Antiochía y Pedro de Lusiñán, Rey de Jerusalén y de Chypre, quien la concedió en 1363 la facultad de establecer un cónsul en dicha Isla; lo que fue executado en 1381 por el común de Mompeller, extendiendo la jurisdicción de aquel empleo sobre sus mercaderes que comerciaban en Rhodas, Damasco y otras escalas de ultramar. A la verdad, el cuerpo de comerciantes de Mompeller obtuvo en 1356 un diploma de Rogerio de Pinós, Gran Maestre de Rhodas, en que les concede tener un cónsul en dicha Isla, con otros privilegios.

Este cúmulo de negocios y extensión del giro mercantil dio origen a la erección de un Consulado del mar que todavía subsiste en dicha ciudad. Otra, enfin, de las pruebas de la contratación de los habitantes de Mompeller, es el tratado que Carlos, Príncipe de Antiochía y Señor de Constantinopla, y Boemundo Conde de Trípoli, renovaron con ellos en 1243, en virtud del qual podían tener aquellas tres ciudades cónsul y barrio nacional [9].

Por los años 1251 los moradores de Mompeller intentaron sacudir la dominación del Rey D. Jayme I de Aragón y erigirse en República: tal era el espíritu de independencia que influía entonces el poder del comercio. Con esta mira habían formado una liga con Amalarico, Vizconde de Narbona, en la qual también entró el Obispo de Magalona: y para quedar con más

[8] *Ibid.*, p. 26 y sig.

[9] VAISSET-DEVIC: *Histoire de Languedoc*, III, p. 531.

[9] Sobre Montpellier véase GERMAIN, *Histoire du commerce*; THOMAS, *Montpellier, ville marchande*.

desembarazo ajustaron luego la paz con los Marselleses. Esta guerra trahía su origen de haber pretendido la ciudad de Marsella sugetar a la jurisdicción de sus cónsules ultramarinos los mercaderes de Mompeller. La querella tubo principio en el puerto de Acre, en Palestina, y tomó desde aquel punto tanto cuerpo, que ambas ciudades rompieron en una guerra abierta. Desde entonces, los baxeles respectivos, que hacían en aquel tiempo todo el comercio de Francia en el Levante, se hicieron mutuamente crueles hostilidades.

El comercio floreciente del Languedoc desde el siglo XIII atraxo a esta provincia muchos Judíos estrangeros además de los Genoveses, Lombardos, Pisanos y otros pueblos de Italia, que desde el anterior tenían establecimentos fixos en varias ciudades, como Mompeller, Narbona, Nimes, etc. [10]. La antigua feria de *San Gil*, y después las de *Pezenas y Montañac*, eran concurrencia general de todas las naciones comerciantes del mediterráneo, del mismo modo que la de *Frejus*, en Provenza [*]. Sin embargo, los que más provecho sacaban de aquella provincia eran los Genoveses, a quienes el Conde de Tolosa, en 1173, les había concedido el comercio de sus estados libre y franco de derechos [11].

Los negociantes Italianos tenían grandes establecimientos en Narbona y Mompeller. Por esto el Rey de Francia, Felipe el Atrevido, afín de promover el comercio de su ciudad de Nimes, retrahiendo a los Italianos de Mompeller, que no era pueblo de su dominio realengo, concedióles exorbitantes inmunidades y privilegios por su diploma de 1278. El encargado de solicitar estas esenciones fue Fulcón Cucio, ciudadano de Plasencia quien se intitulaba capitán de la comunidad de mercaderes Toscanos y Lombardos, en virtud de poderes que tenía de los Cónsules y Universidades de Roma, Luca, Florencia, Sena, Génova, Venecia, Plasencia, Bolonia Pistoya Asti, Alba y Milán. Entre otras gracias se concedía a todos los que se avecindasen en Nimes la misma protección que a los vecinos de París, aboliendo enteramente los derechos de naufragio y de estrangería [12].

Sin embargo, algunos Lombardos habían quedado en Mompeller y Narbona; pero así a éstos como a los que se habían establecido en Nimes, no obstante el edicto del Rey de 1274, cuya execución fue cometida al Senescal de Carcasona para la expulsión de todos los Lombardos y Cahorsines usu-

[10] Vaissete-Devic: *Histoire de Languedoc*, III., p. 331.

[11] *Ibid.*, p. 37.

[12] Vaissete-Devic: *ob. cit.*, IV, 26 y sig. Véase Gourgy, *La foire de Beaucaire*.

reros, nada fue bastante para refrenar su codicia. Al fin, atendiendo a las vivas representaciones y quexas dirigidas a la Corte por los pueblos de la Senescalía de Bocayre, el Rey hubo de condenar a graves multas a todos aquellos estrangeros [13].

Comercio de Aguas-Muertas

Otro de los puertos frecuentados en el Baxo Languedoc, en aquellos tiempos, fue el de *Aguas-muertas*, formado por un brazo del Rhódano [*]. Éste era el canal del comercio y navegación para Bocayre, Arles, Aviñón y demás pueblos de la orilla de aquel caudaloso río. Este puerto, que hoy dista media legua del mar a causa de la mucha arena que amontona, de modo que apenas quedan vestigios de lo pasado, fue fundación de San Luis, en 1246, con el fin de facilitar los embarcos para sus expediciones ultramarinas sin necesidad de los Provenzales, que entonces dependían del Emperador Federico II.

Esta grande obra y establecimiento contribuyó en gran manera a los adelantamientos del comercio en Languedoc. Y como era el único que en realengo tenía entonces la Corona de Francia sobre el mediterráneo, por esto los Reyes se aplicaron todos con gran esmero en conservarlo en buen estado, lo que costaba inmensas sumas, tanto a causa de la corriente del mar, que sin cesar amontona arenas a aquella costa, como por mantenerle en los privilegios que le había concedido su fundador. Felipe el Atrevido, en 1272, dio en feudo a Guillermo de Bocanegra y a sus sucesores la mitad de los derechos dominicales que se exigían en la ciudad y puerto de Aguas-muertas, con la condición que se habían de invertir cinco mil libras tornesas en el cerramiento de dicha ciudad y en los reparos del puerto. Al mismo tiempo, ordenó que se impusiese un dinero por libra, y un dos y medio por ciento sobre todas las mercadurías que entrasen por mar y por tierra. Sin embargo serían tantos los inconvenientes que se debían de sufrir para conservar en buen estado a dicho puerto, que Felipe el Hermoso intentó establecer otro en el grao de Leocata; pero no pudo llevarse a debido efecto por las grandes dificultades que se encontraron [14].

El comercio que se acarreaba aquel puerto por su situación, a pesar de

[13] VAISSETE-DEVIC: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 26 y sig.

[14] *Ibíd.*, p. 302.

[*] Sobre Aigues-Mortes véase CHOBAUT, *Le commerce*; MORIZE, *Aigues-Mortes au VIIIe siècle*.

los continuos padrastos, llegó a excitar los zelos de los demás de aquella costa. El Conde de Poitiers, Gobernador General de la provincia, a petición de los habitantes y mercaderes de Bocayre, Aymargues, Aviñón y otros, mandó suspender a los de Narbona los trabaxos que tenían empezados en 1359 para establecer un puerto de mar en el grao de dicha ciudad, respecto al grave perjuicio que acarrearía al de Aguas-muertas. El Rey confirmó aquella providencia declarando que en adelante no hubiese en Languedoc más puerto que aquél, con orden expresa para su reparación. En 1373 el Rey transfirió el derecho de vecindad establecido en la parte antigua de Mompeller a Aguas-muertas, afín de repoblar esta nueva ciudad, que la deterioración de su puerto dexaba de día en día desierta [15].

Con todo, los habitantes de Agde, por zelos y rivalidad del comercio que florecía en Aguas-muertas, hicieron varias tentativas para construir un buen puerto en su playa; y habían ya llegado a llevar tan adelante su obra que Carlos VI mandó cesar su continuación, y para conservar la concurrencia a aquel antiguo puerto, le confirmó todos los privilegios que San Luis le había concedido [16]. Esta providencia causó algunas alteraciones, pues hubo represalias y hostilidades navales entre los de Agde y otras ciudades marítimas de la Senescalía de Carcasona y Tolosa contra los de Aguas-muertas; cuyos privilegios defendieron en la Corte, en 1401, los Diputados de la Senescalía de Bocayre. Pero el Rey, a quien representaron las sobredichas dos Senescalías que el privilegio exclusivo del puerto de Aguas-muertas llevaba consigo la ruina del comercio y navegación de toda la provincia, concedió a todos los de Agde y demás la libertad de comerciar por dos años sin tocar en aquel puerto, bien que pagando la mitad de los derechos que en él se debían exigir [17].

Los habitantes de la Senescalía de Bocayre recurrieron en tiempo de Carlos VI al Duque de Berri, Gobernador entonces de la Provincia, para providenciar la abertura de un canal de navegación desde el brazo occidental del Rhódano hasta el estanque; mas las guerras que acaecieron después interrumpieron esta importante obra. Sin embargo, su hijo Carlos VII, estando en Chinon en el año 1427, se empeñó en promover la continuación de aquellos trabaxos, disponiendo que siguiese el impuesto de quince dineros por quintal de sal. Pero como al fin este proyecto no llegase a su entera conclusión, el puerto que por un canal comunicaba desde el estanque

[15] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 348.

[16] *Ibíd.*, p. 303 y sig.

[17] *Ibíd.*, p. 416.

al mar, inhabilitándose cada vez más, insensiblemente se fue abandonando, y la ciudad quedó casi del todo despoblada [18].

Sin embargo, los Catalanes continuaron todo el siglo XV traficando en aquel puerto, pues en 1439 y 1480 constan dos provisiones de cónsules hechas por la Ciudad de Barcelona. Estos dos monumentos prueban quán grande había sido el comercio en aquel puerto y otras ciudades de Languedoc. En efecto: aunque no ha sido posible averiguar la época de su primera contratación, encontramos que en 1301 nombró el Magistrado de Barcelona cónsul para la nación catalana en Mompeller. Amás de esto, en unas ordenanzas municipales de 1315 para el subsidio de un armamento contra los Moros, quedó prefixado lo que debían adeudar los bastimentos nacionales que hacían el viage de Aguas-muertas y del grao de Narbona.

Por aquel tiempo, los vecinos de Barcelona debían de gozar de grandes esenciones en el Languedoc, pues sobre el uso libre y goce de ellas se apoyaron en 1301 los Magistrados de aquella ciudad para recomendar al Seneseal de Bocayre la persona, criados y mercancías de N. Silvestre, que pasaba a Francia a seguir su comercio [19], pues, según refiere un autor contemporáneo [20], hallándose el Rey Carlos V necesitado de dinero para los gastos de la guerra que en 1324 rompió en Gascuña contra la Inglaterra, entre otros arbitrios violentos a que recurrió fue el arresto de todos los Catalanes banqueros que negociaban en sus dominios para ponerles a contribución. En aquellos tiempos frecuentaban éstos las ferias célebres de Pezenas y de Montañac: pues en los Estados de Languedoc y Güiena que se tubieron en Viena en 1334, se resolvió la suspensión de las letras de marca o patentes de represalia que se habían despachado contra diferentes Catalanes, Genoveses, Venecianos, Florentines y Provenzales: atendiendo a los perjuicios que de la execución de dichas represalias padecerían aquellas dos ferias y el puerto de Aguas-muertas [21]. No faltaron monopolios en aquella Provincia que con el favor de la Corte tiraban a estancar el comercio en manos codiciosas y corruptoras. El Rey Felipe de Valois, sin duda necesitado de dinero, concedió en 1338, a dos negociantes genoveses, el privilegio exclusivo por dos años de hacer todo el comercio de exportación de su reyno por el Languedoc, baxo el pretexto de que eran los únicos sugetos que se hallaban en estado de sostener la navegación directa y pro-

[18] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 471.
[19] Col. Dip., n.º 61.
[20] Villani, G.: *Storia*, lib. IX, cap. CCLXIV.
[21] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 481.

mover el bien del estado: con entera prohibición de traficar por sí a los demás comerciantes sin su permiso. Los Reyes de Aragón y de Mallorca y la República de Génova como a más perjudicados dieron sus quexas a la corte de Francia de la ruina que acarrearía el tráfico de sus respectivos súbditos semejante privilegio: el qual, a conseqüencia de aquellas representaciones, quedó revocado dentro de poco tiempo [22]. Entre otras memorias de aquel siglo, encontramos que en el año 1383 residía con casa puesta en Mompeller Pedro Vendrell, factor de un cambista barcelonés llamado Guillermo Colom, quien había hecho un préstamo de seis mil francos al Ayuntamiento de aquella ciudad en tiempo de sus necesidades [23].

Del tráfico que continuó en el siglo XV la nación catalana en aquella provincia, tampoco faltan algunas pruebas y testimonios. En 1436, Pedro Vidal, patrón de una barca barcelonesa que había llevado varias mercaduríias a Languedoc para la feria de Pezenas y se volvía cargado de trigo y otros granos, fue apresado por un barco armado de Marselleses por vía de represalia contra algunos interesados en la cargazón [24]. Ya hemos visto en otro lugar tratando del estado de la navegación de los Catalanes en el sobredicho siglo, las listas mensuales de los bastimentos nacionales que fondeaban en el puerto de Barcelona, procedentes de los de Languedoc.

Por los años 1487 proseguían el comercio en aquella provincia; pues habiendo el Rey Luis XI concedido a un mercader vasallo suyo letra de marca contra los Catalanes, los Cónsules del mar de Barcelona, como protectores y celadores del comercio del Principado, dirigieron sus oficios por medio de su mensagero Antonio Rovira, comerciante de dicha ciudad, al Governador de Mompeller, afín que mandase suspender la execución de aquella represalia, mayormente subsistiendo entonces las treguas entre los Reyes de Aragón y de Francia [25].

Como por aquel tiempo era aún frecuente el uso de las represalias entre los pueblos que se consideraban agraviados o en sus intereses y prerrogativas o en las personas de sus respectivos ciudadanos los mercaderes y sus efectos estaban continuamente expuestos a varias vexaciones y embargos. Para remediar estos daños tan trascendentales a todo el comercio, la asamblea de los Estados de Languedoc había ya representado aquellos perjuicios con motivo de unas letras de marca que el Parlamento había concedido a las ciudades de las provincias contra los Provenzales, Marselleses y Cata-

[22] *Ibíd.*, p. 483.
[23] Col. Dip., n.º 226.
[24] Col. Dip., n.º 324.
[25] Col. Dip., n.º 111.

lanes. El Rey, en conseqüencia de esto, mandó rever y examinar las causas de los agraviados por medio de ciertos Comisarios Reales; quienes, con acuerdo de las partes, impusieron tres dineros por libra sobre todos los géneros y mercadurías que se extraxesen o se introduxesen en la provincia para indemnizar con sus productos a los agraviados [26].

Para una mutua confianza entre los Catalanes y Franceses, y para beneficio y entera libertad del comercio de una y otra nación, se trató en los Estados de Languedoc, de 1487 de abolir el perjudicial derecho de las marcas, y refrenar la insolencia de los corsarios, así de Cataluña como de Francia, que infestaban los mares y molestaban el comercio recíproco. A este fin los Presidentes de los Estados despacharon, cerca del Magistrado de Barcelona, un mensagero para tratar el compromiso: el que después de ajustado se remitió a dichos Presidentes para su ratificación y debido cumplimiento. Y no habiéndose éste podido efectuar con la prontitud y buena inteligencia que convenía, la ciudad de Barcelona hubo de recurrir al Rey de Francia por medio de dos embaxadores que despachó a París, llamado el uno Antonio Rovira, cónsul de la Lonja del mar y el otro Luis Figuera, ambos comerciantes de la referida ciudad [27].

Comercio en Provenza

Aunque nada de positivo sabemos acerca del comercio que tubo la nación catalana en Provenza en los ciento treinta y quatro años que reynaron en aquella provincia Príncipes de la casa de Barcelona [*], es muy verosímil que, mediante aquella estrecha alianza de sangre y amistad que continuó siempre entre las dos ramas, fuesen los Catalanes bien recibidos en sus puertos y ferias, quales eran las de Frejus y Aix, muy famosa desde el siglo XII, a las que concurrieron principalmente los Pisanos y Genoveses. Pero después que aquella provincia pasó baxo el dominio de la casa de Anjou, debió de interrumpirse precisamente la navegación y tráfico de los Catalanes, pues la implacable enemistad que continuó por más de un siglo entre los Reyes Anjovinos de Nápoles y los de Aragón con motivo de la

[26] Vaissete-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV, p. 188.

[27] Col. Dip. n.º 112 y 113.

[*] Sobre Provenza y en especial sobre Marsella véanse Benoît, *Recueil des Actes*; Blancard, *Documents inédits*; Pernoud, *Essai sur l'histoire du port de Marseille*; Ramberi, *Histoire du commerce de Marseille*, tomos I, II y III, con documentadas referencias a las relaciones comerciales con Cataluña, y una extensa bibliografía, y *La navigation*; Reynaud, *Le mouvement des navires*. Véase también el capítulo VIII, parte II, t. III, de la presente obra.

posesión de Sicilia, cortó toda buena inteligencia entre los vasallos de ambas coronas y, por consiguiente, la comunicación con el Consulado de Provenza que era el estado patrimonial de aquellos Príncipes Napolitanos.

Las primeras memorias que encontramos son del principio del siglo XV, en cuyo tiempo estaba corriente el comercio directo de Cataluña a los puertos de aquella provincia. En efecto: en 1411 y 1432 consta que el Magistrado de Barcelona proveyó dos distintas veces el consulado de Arles, y por aquel mismo tiempo los de Martigues y Berra, pueblos marítimos de la Diócesis de aquella ciudad. El comercio de Marsella, que sin embargo de gozar de una cierta independencia como ciudad libre, fue siempre aliada natural de los Condes de Provenza, se debió de restaurar también por aquel mismo tiempo. Así, pues, encontramos el cargo de cónsul de los Catalanes * provisto dos veces, la primera en 1418, y la segunda en 1431, sin contar el tercer nombramiento, que fue despachado en 1484, en prueba de que a fines de aquel siglo proseguía el tráfico a la referida ciudad. En efecto: por los años 1479, los Magistrados de Marsella dieron cuenta a los de Barcelona de los oficios que habían practicado para efectuar la conclusión de la paz entre el Rey Renato de Anjou y el de Aragón, afín de que la antigua amistad y buena harmonía entre los Marselleses y Barceloneses se renovase y confirmase con una perpetua e incontrastable fraternidad. Tratábase, entonces, de que el puerto de Marsella y el de Barcelona fuesen para los navegantes y mercaderes respectivos de ambas ciudades escalas francas, con recíproca correspondencia de libertad y protección. En prueba de lo qual se mandó restituir a los Barceloneses una nave y una galeota apresadas en la última guerra [28].

Pero en aquel mismo año se movieron quexas contra los Provenzales por parte de la ciudad de Barcelona; porque, con motivo de haber un corsario vizcayno apresado una embarcación cargada de cuenta de Provenzales y otros Franceses, fueron arrestados por represalia todos los mercaderes de la corona de Aragón que traficaban en Marsella **. Y por ser este procedimiento opuesto al tenor del último tratado, que disponía lo que se debía practicar en tales casos, en vista, pues, de aquella infracción, el cónsul de los Provenzales, que residía en Barcelona, fue embiado por el Magistrado

Col. Dip., n.º 398.

ase MONTREUIL, *Institutions marseillai-uls étrangers à Marseille.*

re el corso franco-catalán véase BERTAS, *Un exploit de corsaires*; COLL, *Aspectos del corso catalán*; MARINESCO, *Note sur les corsaires*; ULLOA, *Reclamaciones contra los corsarios.* Sobre marcas y represalias véase MIRET I SANS, *Les represàlies* y *Ramon de Melany.*

de esta ciudad cerca del Rey Renato a reclamar la reparación de aquel agravio y la observancia de los capítulos de la última paz [29].

La contratación en Provenza extendió sus comunicaciones hasta Niza y Olivella, que eran entonces pueblos del Duque de Saboya. Una de las pruebas del comercio que hacían los Catalanes en aquellas dos plazas, son los nombramientos de cónsules que en 1129, 1159 y 1183 despachó el Magistrado de Barcelona; cuyo cargo encontramos otra vez provisto en 1530, en testimonio de que por aquel tiempo todavía continuaba la navegación y tráfico de Cataluña a los sobredichos puertos.

[29] Col. Dip., n.º 400.

CAPITULO X

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LOS PUERTOS Y CIUDADES DE FLANDES

La navegación más larga y peligrosa que conocieron los pueblos mercantiles del mediterráneo en la baxa edad, y que se consideraba la última de las expediciones marítimas, así por su distancia como por la travesía del occéano, fueron los viages a los puertos de Flandes, cuya comunicación empezaron a abrirse la osadía y habilidad de los Genoveses y Venecianos [*]. Pero los Catalanes, que no menos intrépidos y prácticos corrían entonces todos los mares conocidos, frecuentaron con naves propias, desde principios del siglo XIV, los emporios y escalas de los Países Baxos, quales eran las ciudades de Brujas, Ypra y Gante [1], abiertas siempre a todos los traficantes estrangeros por la ilustrada política de sus Soberanos, que mostraron los primeros a todo el mundo hasta qué punto de prosperidad y opulencia eleva a las naciones la libertad del comercio. Buen testimonio nos ha conservado el tiempo, pues habiendo Eduardo II de Inglaterra pretendido que los Flamencos cortasen toda communicación con los Escoceses a causa de estar actualmente su Rey excomulgado, el Conde de Flandes

[1] Sander: *Flandria illustrata*, I, p. 142 y 200. Dice, hablando del comercio e industria de Gante, que Balduino, Conde de Flandes, en el año 965, introduxo en aquella Ciudad los primeros texedores de paños, que en 1228 se construyó la gran lonja de los pelayres, la que fue reedificada en 1425, y que antiguamente llegó a contar quatro mil texedores de estofas de lana.

[*] Obras generales: Espinas-Pirenne, *Recueil de documents de l'industrie drapière*, y *Additions au recueil*; Finot, *Relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne*; Laurent, *Un grand commerce d'exportation*; Liagre, *La commerce de l'alun*; Sagnert y colaboradores, *Recueil de documents*; Van Werveke, *Bruges et Anvers*, y *Essor et declin de la Flandre*; Verlinden, *Politique économique des ducs de Borgogne, Expansion commerciale de la draperie*, y *Draps des Pays-Bas*. Véase también Amman, *Die Anfänge*; Emery, *Flemish cloth*, y el cap. IV, parte II, t. III, de la presente obra.

quiso significarle quanto distaban de aquellas ideas las máximas generales que estaban adoptadas en su país sobre aquel punto para la felicidad pública del estado [2].

A la verdad, el systema político que aquellos Soberanos siguieron constantemente en orden al trato y buena acogida a los estrangeros, junto con otras circunstancias así de la posición geográfica como del atraso de los tiempos, atraxo todas las naciones comerciantes e industriosas a los mercados de aquel país. En efecto: como en aquellos siglos estubiese aún el arte de la náutica muy imperfecto, pues un viage del Báltico al mediterráneo no se podía hacer en un verano, se creyó indispensable partir la distancia, estableciendo en medio del camino una escala o emporio común entre los pueblos marítimos del norte y los del medio día de la Europa. Brujas, pues, fue desde entonces escogida por una de las plazas más cómodas para la contratación [*].

Esta ciudad vino luego a ser el depósito o almacén universal, por una parte, de las lanas y otras materias primeras de Inglaterra, de los paños y manufacturas de todas las Provincias de los Países Baxos de los aprestos navales y varios géneros del Norte, y, por otra parte, de todos quantos renglones se exportaban del mediterráneo ya fuesen géneros preciosos de la India o bien producciones naturales o artefactos de las provincias de Italia, Francia y España. Aquellos renglones, cuya conducción sostenía el tráfico económico y activo de los Italianos, Provenzales y Catalanes, se cargaban en Brujas en navíos de las Ciudades Hanseáticas, para distribuirlos por toda Alemania y reynos septentrionales.

De resultas de este fluxo y refluxo del giro e industria mercantil, entraron en los Países-Baxos sumas riquezas; y Brujas debió precisamente ser mirada como el emporio más famoso de Europa. En efecto: llegó a ser tanta la grandeza, población y esplendor de aquella ciudad en el siglo XIV, que contaba diez y siete comunidades de estrangeros pertenecientes a otros tantos pueblos que tenían establecida allí su contratación. Muchos de éstos habían fabricado su Lonja nacional. Los Teutónicos tenían construida la

[2] RYMER: *Fœdera*, III, parte III, p. 92. Entre otras cosas le dice el Conde de Flandes a Eduardo: *Vestram Magnificentiam volumus non latere, quod terra nostra Flandriæ universis cujuscumque Regionis et Communitatis et cuique liberi in eadem patet ingresus.*

[*] Sobre Brujas véase GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne (1280-1550), Cartulaire de l'ancien Estaple, e Inventaire des archives de Bruges*; MARECHAL, *La colonie espagnole (ss. XIV-XVI)*; MARINESCO, *Les affaires commerciales*. Sobre las mercancías en tránsito en este puerto flamenco véase GILLIODTS VAN SEVEREN, *Inventaire des archives de Bruges*, II, p. 88-228.

suya desde 1310: los Vizcaynos, desde 1348; los de Nuremberga, desde 1361; los Irlandeses, desde 1383; los Escoceses, desde 1386; los Portugueses, desde el mismo año; los Catalanes, desde 1389; los Ingleses desde 1390; los pueblos Hanseáticos, desde 1392; los Venecianos, desde 1405; y los de Calais, desde 1453 [3]. Pero la concurrencia universal a Brujas empezó a decaer acia los años 1485, parte por haberse cerrado e inutilizado el puerto de la Esclusa, parte por causa de las guerras civiles de aquel tiempo, desde cuya época se prefirió Amberes por su comodidad y situación [*]. Este nuevo mercado acabó de asegurarse con el descubrimiento de las Indias orientales por los Portugueses, quienes empezaron por los años 1503 a llevar su droguería y especería a la referida ciudad lo qual, atrayendo poco a poco las demás naciones al nuevo emporio, Brujas quedó enteramente desamparada en 1516, según lo refiere Sandero. Pero sea como fuere, es cierto que los exorbitantes lucros del comercio, desde principios del siglo XIV, habían acarreado tanta opulencia a los Países-Baxos y a la Italia por su recíproca comunicación, que sus Príncipes fueron efectivamente los Potentados más ricos que conocía la Europa. El Duque de Brabante casó su hija en 1339 con el Príncipe *Negro*, hijo de Eduardo III, Rey de Inglaterra, dándole en dote cien mil libras esterlinas. Juan Galeazo, Duque de Milán, ajustó el casamiento de su hija, en 1367, con Leonelo, Duque de Clarencia, hijo tercero de Eduardo, y le traxo docientas mil libras esterlinas de dote [4].

Que entonces los viages a Flandes fuesen mirados entre los Italianos como los últimos esfuerzos del arte náutico, se colige del cuidado con que sus mismos cronistas contemporáneos hacen mención de los comboyes que se despachaban para aquellos países como expediciones notables, pues algunos apuntan hasta la duración del viage de ida y vuelta; circunstancia que pasan en silencio quando hablan de la navegación a otras escalas menos remotas o más conocidas. Regularmente, en lo que llamaban viage redondo se gastaban desde Venecia unos ocho meses; desde Génova y Pisa, de seis

[3] Sander: *Flandria illustrata*, II, p. 6. Acerca del comercio que se giraba en Brujas, citando a Marcancio, refiere estas palabras:

Tanta hoc emporium amplitudinis fuit, ut septemdecim Regnorum illustrium Nationum negotiantes Tribus ædes quoque suas et collegia hic constituerunt: in quibus Angli, Scoti, Franci, Castellani, Portugali, Arragoni, Navarri, Catalani, Biscaini, Hansa Teutonica, Veneti, Florentini, Genuenses, Lucenses, Medolanenses, eminebant, merciumque cornucopia adducebant.

[4] Rymer: *Fœdera*, V, página 113, y VI, página 547.

[*] Véase Marechal, *Le départ de Bruges des marchands étrangers*. Sobre Amberes véase Goris, *Les colonies marchandes méridionales (1448-1567)*; Van Houtte, *La genèse du grand marché international*; Vázquez de Prada, *Lettres marchandes*.

a siete; y desde Barcelona, de cinco hasta seis, según el cálculo que se ha sacado de diferentes apuntaciones sembradas en crónicas y otras memorias que se citan en esta obra. Pero, al mismo tiempo, se ha observado que suponiendo a los Italianos los primeros navegantes del mediterráneo que aportaron a los Países-Baxos, sus expediciones más antiguas, alomenos las que se encuentran mencionadas en sus crónicas y anales, no pasan del siglo XIV. En 1318, una galeaza cargada y lista para el viage de Flandes, estando surta en el puerto de Génova, fue apresada por una esquadra de los Gibelinos de Saona. El año siguiente, tres galeazas genovesas, prontas para el mismo viage, fueron agregadas a la armada combinada de la República y del Rey Don Fadrique de Sicilia [5].

La navegación directa de los Catalanes y otros vasallos de la Corona de Aragón a Flandes no tiene una data posterior a la de aquellas dos naciones ilustradas, de quienes les hizo rivales el valor y la pericia. Aunque no podemos señalar la época fixa de sus expediciones, ni asegurar si los primeros mercaderes y factores de Cataluña establecidos en aquellos países habían pasado allí por mar en buques nacionales o estrangeros, o con mercancías de su patria, o de cuenta propia, o por encomienda agena, lo cierto es que, antes del siglo XIV, encontramos Barceloneses negociando en Olanda, pues consta que, en 1299, residía en Dortdrech Jayme Vilaseca, con giro de cambio. Este negociante había dado una letra de veinte y seis libras esterlinas a favor de los hermanos Hugolinis, mercaderes Luqueses residentes de Boston: cuya cantidad prometieron éstos satisfacerle en Londres o en Lincoln. Y no habiéndose efectuado dicho pago, después de dos años de seguir el interesado su instancia en Inglaterra, los Magistrados de Barcelona a solicitud de la parte, escrivieron a Eduardo III, en 1302, recomendándole el pronto y buen despacho de aquella causa, para reintegrar al referido Vilaseca del capital y gastos ocasionados [6].

Varias son las memorias que se encuentran tocante a la navegación y comercio de los vasallos de la Corona de Aragón a los puertos de los Países-Baxos. En 1323, unos mercaderes mallorquines que navegaban para aquellas partes, fueron robados en el mar de Alemania por unos corsarios Ingleses, sobre cuyo exceso se quexó a Eduardo III el Rey Don Sancho de Mallorca. En el mismo año, Berenguer Leconís, catalán, que había embarcado diversas mercadurías en Flandes en dos galeazas de Mallorca que

[5] MURATORI: *Scriptores*, XVII, p. 1035. [6] Col. Dip., n.º 75.

regresaban a España, fue robado en el apresamiento que de aquellos buques y sus cargazones hicieron unos pyratas Ingleses entre Calais y Sandwick; y sobre la reparación de este agravio, Don Jayme II de Aragón pasó al Rey de Inglaterra un estrechísimo oficio [7].

En 1325 dos galeazas propias de Bernardo Serra, Pedro Rubí, Guillermo Pastor y Pedro Palau, comerciantes de Barcelona que venían embarcados restituyéndose de Flandes a la referida ciudad, fueron apresadas y robadas por unos corsarios Ingleses de Sandwick. A instancia, pues, de dichos interesados y de Francisco Mercader, negociante de Valencia, que trahía en uno de aquellos buques sus efectos, el Rey de Aragón hubo de dirigir varios requerimientos a la Corte de Londres para la indemnización de aquel atentado, con la protesta de proceder a una represalia próxima en caso de no obtener la debida satisfacción [8].

Este comercio continuó en lo sucesivo, aunque con algunas interrupciones ocasionadas por los frecuentes rompimientos que sobrevinieron entre los Flamencos y los Ingleses. En 1340 las tres ciudades de Gante, Ypra y Brujas, que eran los mercados generales de los estrangeros, se interesaron con el Rey de Inglaterra, Eduardo III, paraque concediese a los Catalanes, Mallorquines y súbditos del Rey de Castilla, salvo conducto para pasar libremente con sus naves y mercancías a las partes de Brabante y Flandes [9]: cuya gracia fue despachada a favor de los citados Españoles, que no estaban en aquellos tiempos tan atrasados en el comercio y en la navegación como algunos han creído. Tres años después consta que unos mercaderes de Barcelona, con otros de Valencia, habían despachado para Flandes dos naos propias cargadas de mercancías de Levante las quales fueron apresadas en el canal de la Mancha por dos armadores Bayoneses, que eran los corsarios más intrépidos que tenía entonces la Inglaterra, y conducidas al puerto de Darmuth. Este acto hostil, que Eduardo III calificaba de proceder autorizado por el derecho de gentes, motivado de que los Catalanes no quisieron reconocer las señales de los Bayoneses armados en guerra, acercándose a ellos, o admitiendo a plática su lancha, por poco hubiera acarreado una declaración de represalia entre la Corona de Aragón y la de Inglaterra [10].

En 1380, una nao catalana denominada San Christoval, su capitán Ramón Soberera, barcelonés, que había cargado en Génova varias mercan-

[7] Rymer: *Fœdera*, III, p. 2. Col. Dip., n.º 115.
[9] Col. Dip., n.º 115.
[10] Col. Dip., n.º 153.

cías para Flandes por cuenta de Luis Gentili y Cosme Doria, navegando para el puerto de la Esclusa, fue arrojada por un fuerte temporal a la costa de Dunster, en Inglaterra, y fue embargada luego por la Justicia Real de aquella ciudad, sobre cuya restitución los Genoveses hicieron su recurso a Eduardo III, que decretó el desembargo, y la indemnización de los agraviados [11].

Parece que acia fines del siglo XIV fue muy frecuente la navegación de Barcelona a Flandes, pues, según el reglamento de las tarifas de los corredores de aquella ciudad publicado en 1373, se señalan los salarios que debían percibir por los cambios que se daban a los patrones de los fletamentos para los Países-Baxos [12]. Por los años 1382 proseguían los mercaderes barceloneses su tráfico en Gante, Ypra y Brujas, pues, para la cobranza de unos créditos que tenían contra varios particulares de aquéllas, recurrieron al Magistrado de Barcelona, afín de que recomendase a su causa a los Burgomaestres de dichas tres ciudades [13]. Consta, también, que en aquel mismo año, por febrero, partió de Barcelona para Flandes una nave vizcaína su capitán Juan Sánchez Piñaga, de Placencia, con carga de varios géneros de cuenta de mercaderes de aquella capital, de los que iva por encomendero Pedro Miró [14]. Algún tiempo después, esto es, en los años 1390 y 1391, encontramos otras expediciones para aquellos países. La primera es la galeaza del comerciante de Barcelona que volvió cargada y armada a dicho puerto; y la segunda, la otra galeaza de Bartolomé Vidal, que había partido del mismo puerto con igual destino [15].

En el siglo XV son más copiosas las memorias que se encuentran tocantes a la contratación que seguían los Catalanes en las ciudades y mercados de Flandes, donde tenían sus factores y comisionistas [*]. Consta, pues, que en 1401 un negociante Luqués, de Brujas, tomó una letra de dos mil escudos de Juan Colom, mercader barcelonés residente también en aquella ciudad, contra Francisco Prat [**], negociante Florentín y vecino de Barcelona, a favor de unos mercaderes de la Villa de Cardona [16]. Por otra parte, el

[11] Rymer: *Fœdera*, III, parte III, p. 92. Copiaremos algunas palabras del Decreto Real que dicen: *Cum nuper Joannes Nigre, Joannes Fourner, Petrus de Spynau et Baptista Lomelyn mercatores de Janua de Societate ipsorum Ludovisi et Cosmi existentes in quadam navi de Catelonia vocata Seint Christofore, unde Remundus Soverera Catilonius de Barcelona Magister existit, in Janua carricaverunt*

[12] Ap. n.° 24.

[13] Col. Dip., n. 221.

[14] Col. Dip., n.° 216.

[15] Ap. n.° 21.

[16] Col. Dip., n.° 275.

[*] Véase en Coll. *Aspectos del corso catalán*, los efectos de la crisis producida por el corso en el comercio con Flandes a mediados del siglo XV.

[**] Léase Francisco de Prato.

azafrán parece que era uno de los renglones del comercio activo de Cataluña, pues sobre la venta de quatro sacos de aquel género, que entonces era fruto de las cosechas del Principado, se suscitó un litigio entre Jayme Sarta, mercader residente en Brujas, y Juan de Bursa, flamenco, cuya causa despacharon los Cónsules de esta ciudad a instancia de los Magistrados de Barcelona [17].

Por aquel mismo tiempo vemos, también, que los cónsules y comerciantes catalanes establecidos en Gante, Ypra y Brujas dirigieron su representación al Consulado del mar de Barcelona, de resultas de un reglamento que, en 1405, publicó el Magistrado de Brujas, contrario a la libertad y práctica constante del comercio estrangero. En ella suplicaban a dicho Tribunal que como a protector del tráfico marítimo tomase las providencias conducentes a la subsistencia de su contratación, pues se hallaban precisados a desamparar aquellas ciudades siempre que su mediación no lograse modificar el rigor de tan gravoso reglamento cuya observancia era incompatible con la permanencia de ningún estrangero en aquellos países. Pedían, por último, al sobredicho Consulado, cartas de recomendación del Rey D. Martín para la Condesa de Flandes, o de las ciudades de Barcelona, Valencia y Mallorca para las de Brujas, Ypra y Gante [18].

En los capítulos de los derechos de las entradas y salidas, dispuestos por la Diputación General de Cataluña y confirmados en las Cortes de Barcelona de 1413, fue ordenado que sobre las mercadurías que llegaban de Flandes a los puertos de aquel Principado, de las que era costumbre exigir el derecho de introducción estimándolas según el valor de letra * de *groso*, se cargasen en adelante, apreciando ésta a razón de ocho florines de oro de Aragón, a causa de la gran rebaxa que había recibido la moneda de aquellos países de mucho tiempo atrás, y el ínfimo premio de los cambios que venían a Cataluña [19]. Este y otros pasages prueban la gran masa de dinero que se había acumulado en los Países-Baxos en aquellos tiempos.

Según carta escrita en 1433 por los Magistrados de Barcelona al Duque de Borgoña y Conde de Flandes, consta que habiendo en el año anterior

[17] Col. Dip., n.º 273.

[18] Col. Dip., n.º 146. En la citada representación se dice que el Magistrado de Brujas había multado a 36 comerciantes Catalanes en veinte y cinco escudos cada uno, por haber comprado efectos por más valor de cinco escudos de *groso*, sin intervención de corredor público alguno según estylo. El número de dichos comerciantes prueba quántos serían los que estaban establecidos en aquel emporio, y hasta qué punto se habían extendido por el mundo los mercaderes de Cataluña.

[19] *Libre dels Quatre Senyals*, cap. XLII, f. 76.

* Léase *libra*.

salido del puerto de la Esclusa el patrón Antonio Olberga, catalán, destinado a Barcelona con carga de varias mercadurías de cuenta de comerciantes de esta ciudad, dio su nave al través en la costa de Flandes; la qual fue luego confiscada a título de derecho de naufragio por los ministros del Duque. Este bárbaro procedimiento obligó a la ciudad de Barcelona, a instancia de los interesados a dirigir varios oficios, así al Duque y a la Duquesa, como a los Senados de Gante, Ypra y Brujas, implorando su intercesión con sus Soberanos. Y no habiendo estas diligencias producido efecto alguno, se despacharon con autoridad de la Reyna Gobernadora Doña María, dos embiados a la Corte de Borgoña, y fueron Raymundo Grau y Pedro de Gualbes [20].

Seguramente, en aquellos tiempos el comercio y los comerciantes debían de sufrir en los países estrangeros muchas vexaciones, y la administración de su justicia gravosas demoras así a causa de la falta de una recíproca y pronta comunicación entre los reynos distantes por medio de las postas y correos constantes y arreglados, como por no haberse abrazado todavía el systema de mantener las respectivas Cortes sus embaxadores ordinarios y permanentes. Por qualquiera otra quexa de poca monta, por la más mínima desavenencia, aunque se originase de agravios particulares, se despachaban expresos y se embiaban mensageros y ministros extraordinarios. El apresamiento o saqueo de una galeaza o barca ponían en continuo movimiento embaxadores desde Venecia, Génova, Florencia y Aragón hasta Londres o Flandes, de que podríamos citar varios exemplares.

Es preciso que las cargazones tubiesen un valor immenso entonces, y que las ganancias del comercio fuesen exorbitantes, para que pudiesen los interesados sufrir tales gastos, y las Potencias tomar con tanto aparato el empeño de defender los intereses de sus súbditos. Por corta que fuese la dotación de aquellos Embiados, no era tan humilde el tren con que solían presentarse, que no constase de ocho y diez cavallos, y de otros tantos criados, por lo común. Varios exemplares vistos en la Corte de los Reyes de Inglaterra nos subministra la preciosa Colección Diplomática de Tomás Rymer en los siglos XIV y XV.

Según el tenor de dos cartas escritas en 7 de setiembre de 1435 por los Magistrados de Barcelona, la una al Rey Enrique VI de Inglaterra, y la otra al Duque de Glocester, su tío, en recomendación del patrón Gui-

[20] Col. Dip., n.º 293.

llermo Pujadas, barcelonés consta que, navegando éste con su galeaza para las partes de Flandes, cerca del puerto de Cambra, fue apresado por los armadores de Londres, contra la buena fe y seguridad afianzadas en la paz y buena inteligencia que reynaban entre aquella Corte y la de Aragón [21]. Navegando para Brujas, en 1436, un mercader de Barcelona, llamado Juan Lull, con su galeaza propia, cargada con géneros preciosos de varios comerciantes de aquella ciudad, fue apresada por unos corsarios Ingleses a veinte y cinco millas del puerto de la Esclusa. Los Magistrados Barceloneses, a solicitud de dichos interesados, pasaron los más eficaces oficios a la Corte de Inglaterra para la restitución de aquel buque y su cargazón: y se reduxeron a quatro cartas, una [22] para el Rey, otra para el Duque de Glocester, otra para el Cardenal de San Eusebio y otra para los Aldermanes de la ciudad de Londres [23].

Desde mediados del siglo XV vemos que continuó aquel comercio y navegación no con menos actividad que en los tiempos pasados. En 1445, la ciudad de Barcelona recibió una carta de recomendación de los Cónsules de Brujas a favor de Juan Scermea, agente de los comerciantes catalanes residentes en aquella ciudad, el qual pasaba a Barcelona a recoger la herencia que había dexado por su muerte un artista flamenco [24]. En 1454 partió del puerto de Barcelona para los Países-Baxos un belenero, su capitán Juan Perius, y una nao, su capitán Pedro Sanpol, con varios géneros y mercancías; cuyas cargas y sus factores fueron recomendados al Duque de Borgoña por los Magistrados Barceloneses, dándole las gracias por la protección que dispensaba en sus Estados a los mercaderes y navegantes de aquella ciudad [25].

Parece que en aquel tiempo era recíproco el tráfico entre Cataluña y Flandes, pues sobre el destino de ciertas mercadurías que una nao del Duque de Borgoña traxo a Barcelona en 1456, pertenecientes a unos comerciantes de Brujas, los Burgomaestres de esta ciudad escrivieron sus oficios a los Magistrados Barceloneses sobre la recuperación de aquellos efectos [26]. Por los años 1462, Juan Fogasot, ciudadano barcelonés y criado del Rey D. Juan de Aragón, partió para la Corte de Borgoña con comisión Real para tratar varios asuntos relativos al comercio y a los mercaderes de la corona de Aragón que negociaban en los Países-Baxos. La ciudad de Bar-

[21] A. H. M.: Serie VI, n.º 4. *Lletres Closes 1435-1436*, f. 121.
[22] Col. Dip., n.º 312.
[23] A. H. M.: Serie VI, número 4. *Lletres Closes 1436-1438*, folios 50 y siguientes.
[24] Col. Dip., n.º 345.
[25] Col. Dip., n.º 372.
[26] Col. Dip., n.º 373.

celona, interesada en el éxito de aquella negociación, recomendó por sus oficios particulares la comisión y persona de dicho Fogasot al Duque de Cleves sobrino del Duque de Borgoña, a los Magistrados de Brujas, y a los quatro miembros del Condado de Flandes [27].

[27] Col. Dip., n.º 389.

CAPITULO XI

DEL COMERCIO Y NAVEGACION A LA ISLA Y REYNO DE INGLATERRA

El espíritu mercantil de los Catalanes, que les hacía correr todos los mares y países, conduxo sus buques y sus mercadurías a Inglaterra desde el siglo XIII, cuyos puertos estaban entonces abiertos a los navíos del norte y del medio día. En efecto: hasta mediados del siglo siguiente todos los géneros se introducían en aquella Isla por mano de los mercaderes Lombardos, Hanseáticos y Catalanes, de modo que las naciones activas se enriquecían a costa de la que abastecían de lo necesario y lo superfluo [*].

El primer tratado de comercio de que hace mención la historia de Inglaterra, es el que ajustó por los años 1217 con Haquín, Rey de Norwega; pero no se aventuró a navegar al Báltico con buques propios hasta principios del siglo XIV. Su pabellón tampoco fue conocido en el mediterráneo hasta fines del siguiente, aunque pocos años antes algunos puertos de la Corona de Castilla y de Portugal habían ya recibido navíos ingleses [1]. Sin embargo, el primer comercio arreglado que la nación británica hizo en el Levante, no pasa de principios del siglo XVI. En los años 1511 y siguiente, y después en 1534, una flota de baxeles de Londres, Southamton y Brístol, se dirigieron a Sicilia, Candía, Chypre, Scio, Trípoli y Baruth, para cuyas escalas llevaban paños, estofas de algodón y becerrillos; y en retorno traxeron a su país especería, sedas, camelotes, vinos, azeytes, algodón en rama y alfombras [2]. Pero el comercio directo a Constantinopla y demás puertos de

[1] Anderson: *Historial and Chronological Deduction of Commerce*, I, p. 108, 140, 151 y 177.

[2] Lediard: *Histoire naval d'Angleterre*, I, p. 199.

[*] Obras generales sobre el comercio inglés medieval: Carus-Wilson, *Medieval Merchant Venturers*; Powers-Postan, *Studies in english trade*; Salzman, *English trade*; Schanz, *Englische Handelspolitik*.

Turquía no se entabló hasta el año 1599 cuya navegación no fue conocida de los Olandeses hasta 1612, en que las Provincias Unidas concluyeron el primer tratado con el Gran Señor.

¿Qué diferencia de la Inglaterra antigua a la moderna? Antes del reynado de Eduardo III, todas las lanas de la Isla, exceptuando la corta porción que se beneficiaba en el país para estofas populares, se vendían a los Flamencos y Lombardos, que las manufacturaban para repartirlas después a todos los países del mundo. Apesar de los esfuerzos de aquel Monarca para plantificar fábricas en sus dominios trayendo pelayres y texedores de los Países-Baxos, pasó mucho tiempo antes que los Ingleses fuesen capaces de fabricar estofas para fuera del reyno: por esto, la exportación de lana en rama fue el fondo principal del comercio de aquella Isla [3]. En efecto: en 1327 todos los ramos del tráfico y de las manufacturas estaban allí en el grado más deplorable de atraso y tosquedad, porque de todos los países septentrionales de Europa sólo en Flandes habían hecho algunos progresos [4].

La mala policía que entonces reynaba en Inglaterra, puede dar por sí sola la razón del atraso que en todo el siglo XIV padecieron el comercio y la industria en aquel reyno. No se conocían más renglones de exportación que la lana en rama los cueros, la peletería, manteca, estaño y plomo, y otras materias primeras, de las quales la lana era la más considerable e importante [5]. En efecto: se extrahían de ésta un año con otro treinta mil sacas poco más o menos, que a razón de cinco libras esterlinas cada una ascendían a un total de ciento y cinqüenta mil, que de la moneda actual compondrían hoy el valor de quatrocientas cinqüenta mil libras [6]. Por otra parte, vemos que aunque Eduardo había procurado introducir y perfeccionar las fábricas de lana atrayendo con ventajosos partidos a los artífices estrangeros, con prohibición a todos sus súbditos de vestirse de estofas que no fuesen de fábrica inglesa, el parlamento prohibió la extracción de lanas manufacturadas, cuya providencia, amás de ser muy contraria al adelantamiento de la industria nacional, llevaba en sí misma una grosera contradicción puesto que se permitía la exportación de lanas en rama. Otra ley, no menos desatinada que ésta, se promulgó en el año 1377, por la qual se prohibía la exportación de hierro obrado [6].

[3] ANDERSON: *Historical and Chronological Deduction of Commerce*, I, p. 108, 140 y sig.
[4] HUME: *Histoire d'Anglaterre*, IV, p. 135.
[5] HUME: *Histoire d'Anglaterre*, V, p. 235.
[6] *Ibid.*, p. 235.

[*] Sobre la exportación de lana y otras materias primas véanse, además de la bibliografía citada, las obras de BIGWOOD, *Un marché de matières premières*; LEWIS, *The Stanneries*; POWER, *The Wool Trade*.

Hasta aquel tiempo, parece que un gran número de sucesos fatales y de desórdenes habían conspirado contra los progresos del comercio y de las artes. Por los años 1264. Henrique, hijo mayor del Conde de Leycester, que había usurpado la corona, hizo un monopolio de todas las lanas de Inglaterra, siendo así que era la única mercancía de valor que por la concurrencia de los estrangeros sostenía el tráfico de exportación. Por otra parte, los habitantes de los cinco puertos se dedicaron durante aquella disolución del gobierno a exercer la más atroz pyratería. Atacaban a los navíos de qualquiera nación ahogando las tripulaciones: hasta que semejantes hostilidades e insultos hicieron desamparar las costas y puertos de aquella Isla a todos los comerciantes estrangeros. Desde entonces todas las mercadurías de fuera del reyno subieron a un precio exorbitante, y los Ingleses, ignorando aún el arte de teñir las estofas de lana, las hubieron de usar blancas y sin recibir la última mano del pelayre [7]. ¡Considérese en qué grado de rudeza y atraso estaba entonces la industria!

Por otra parte, las trabas del gobierno feudal habían suspendido por largo tiempo la actividad de aquellos Isleños acia las artes y oficios. Agrégase a esto, que durante la Heptarquía había estado expuesta la Inglaterra a continuas guerras internas y a las invasiones de los Daneses y otros pyratas del norte. En medio, pues, de esta barbarie, no pudo establecer systema alguno regular de policía ni de comercio. Y quando la reunión de los siete reynos baxo la autoridad de un solo Monarca ofrecía una prespectiva más alhagüeña, la conquista de los Normandos trastornó de tal suerte el orden y estado de las cosas que en muchos reynados no fue posible restablecerlas. Así que la constitución empezaba a consolidarse, y que los vencidos y vencedores no formaban ya más que un solo pueblo, la nación se empeñó en las pretensiones de sus Soberanos a la Corona de Francia, para cuyas empresas agotó sus fuerzas con continuas y penosas expediciones por espacio de siglo y medio. Quando la adversa fortuna atajó este frenesí belicoso, las sangrientas facciones entre las casas de Yorch y Lencastre volvieron a sumergir el reyno en nuevas calamidades, que duraron hasta fines del siglo XV. Una serie de acontecimientos tan contrarios al espíritu del comercio habían precisamente de reducirlo al último punto de aniquilación. Así, pues, podemos decir que la nación Inglesa fue una de las últimas de Europa que se aprovechó de las ventajas que la daba la naturaleza para ser comerciante.

[7] HUME: *Histoire d'Anglaterre*, IV, p. 126.

La navegación directa a Inglaterra desde los puertos del mediterráneo, que sin duda empezó a fines del siglo XIII, debía de ser peligrosísima tanto por los riesgos del largo viage y de la braveza de los mares británicos, estando la náutica aún muy atrasada, como por la continua pyratería de aquellos Isleños *, que entonces ni sabían comerciar ni navegar, ni dexaban hacerlo pacíficamente a los demás. En todo el siglo XIV abundan las cartas de los Reyes de Inglaterra a los de Castilla, Francia, Portugal, Aragón, Mallorca y a las Repúblicas de Venecia y Génova en satisfacción de las repetidas quexas de aquellas Potencias sobre los insultos y presas hechas a sus súbditos que navegaban a Flandes y a la misma Inglaterra [8]. Entre muchísimos pasages que podríamos referir, nos contentaremos con exponer los tres siguientes. En 1333, Eduardo III escrivió a Don Alonso IV de Aragón requiriéndole sobre haber éste concedido patentes de represalia contra los Ingleses a unos Catalanes, para indemnizarles de la pérdida que éstos padecieron en el canal de la Mancha de sus efectos y mercadurías robadas por unos armadores ingleses: respecto de que, según alegaba aquel Monarca, él no podía responder de la conducta de unos pyratas independientes. En 1336, los Genoveses pidieron a la Gran Bretaña la restitución de una coca cargada de efectos preciosos de oriente de valor de catorce mil y quatrocientos marcos esterlines, la que navegando para dicha Isla fue apresada por el comandante de una esquadra inglesa contra la fe de salvo conducto concedido a la República. En 1352, el mismo Eduardo se vio precisado a dar satisfacción al Senado de Pisa acerca de una nave de aquella Señoría que en el puerto de Sandwick había sido apresada por unos corsarios. Rymer subministra a cada paso exemplares de este género de conducta de parte de una nación, que si antes feroz e ignorante aborrecía la hospitalidad y se resistía a la civilización después, humana e ilustrada, ha dictado leyes a la política, a las ciencias, a las artes, al mismo patriotismo: en fin, ha hecho comunes los sabios dando asiento en su parlamento a la filosofía.

Los Catalanes no fueron de las últimas naciones del medio día que se aprovecharon de la barbarie de los Ingleses. En algunos puertos de la Isla

[8] Véase la Colección Diplomática de RYMER y en ella se leerán continuamente, sólo por los epígrafes sumarios de los Instrumentos, cosas poco decorosas, por exemplo: *Ad Regem N. de malefactoribus super mare. Ad Regem N. pro mercatoribus de N. super depredationibus. Ad Regem N. super arestatione navium. Ad Regem N. de Mercatoribus spoliatis. Ad Comitem Flandriæ. Ad Ducem Januensium. Ad Ducem Venetorum super arestatione galearum et navium. Super captiones cujusdam navis.*

* Sobre piratería inglesa en el Canal véase el cap. IV, parte II, t. II, de esta obra.

se habían establecido desde últimos del siglo XIII, pues encontramos que, en la Junta de árbitros que se formó en Londres en 1303, para decidir las diferencias entre Felipe el Hermoso de Francia y Eduardo de Inglaterra acerca del dominio del mar de la Mancha, entre los encargados de las diferentes naciones que a la sazón tenían establecimientos en aquel reyno y fueron habilitados para representar juntos con los Procuradores de los Obispos, Nobleza Ciudades y puertos mercantiles, se nombran los mercaderes de Cataluña [9]. Sea como fuere, es constante que los mercaderes y navegantes catalanes frecuentaban el reyno de Inglaterra desde el reynado de Eduardo II, pues en el preámbulo de la gran carta de los privilegios que concedió aquel Monarca a todos los estrangeros que fuesen a negociar en la Isla, se expresan, también, los mercaderes de Cataluña [10]. Según el contenido de aquella Real cédula, se les obligaba a comerciar por mayor, bien fuese entre ellos mismos o bien en los tratos con los Ingleses, menos en la especería y merceria que podían venderla por menor, según práctica antigua. Además, parece por lo que se deduce de dicha carta, que ni los Catalanes ni los demás estrangeros tenían cónsules nacionales, ni en la Isla había consulado para la decisión de las causas mercantiles, puesto que en ella se ordena que las causas y debates de la contratación de los estrangeros se terminasen según las costumbres de los lugares de las ferias por cierto número de los mismos, y otro número igual de peritos de la tierra, que debían elegirse por las Justicias de los respectivos pueblos. Consta, también, por la publicación de las treguas que se ajustaron en 1340 entre Eduardo III y Felipe de Valois, para la libertad y mejor expedición de los mercaderes estrangeros que entraban y salían por los reynos de Francia e Inglaterra que los Catalanes fueron comprehendidos en el número de aquéllos [11].

Es verosímil que las mercancías de levante, como eran la droguería, la especería y otros géneros estimados, fuesen el ramo principal del comercio activo y económico que entonces hacían los Catalanes en concurrencia de

[9] Coke: *Institutes*, IV, p. 142. « *Comme aussi de diferents autres habitants de Gênes, Catalogne, Espagne, et Germanie, Zelande, Frise, Danemarck et Norvege, et de plusieurs autres places maritimes de l'empire.*

[10] Rymer: *Fœdera*, II, parte III, p. 15. Bastará copiar aquí unas de las cláusulas de dicho preámbulo, que dice del modo siguiente: *Circa bonum statum omnium mercatorum subscriptorum Regnorum terrarum et Provinciarum; videlicet Alemaniæ, Franciæ, Ispaniæ, Portugaliæ, Navarreæ, Provinciæ, Cathaloniæ, Ducatus nostri Aquitaniæ, Tholosani, Catursini, Flandriæ, Brabantiæ, et omnium aliarum terrarum, et locorum extraneorum, venientium in Regnum nostrum Angliæ, et ibidem conversantium.*

[11] Rymer: *Fœdera*, II, parte IV, p. 81. Se explica el instrumento: *Et soient auxint compris dins les dites trevves, lv Espagniel, lv Catelayn, lv Genoveys, lv Provincial, lv Esvesque, et les Chapitres de Caumbrey, lv Chasteans en Chaumbresis, et tute lv Chaumbresis.*

los Venecianos y Genoveses en Inglaterra *, a donde se puede dudar quáles de estas tres naciones hicieron primero sus expediciones [12], sin embargo de que es constante que los Florentines a principios del siglo XIV, baxo el nombre de compañía de los *Bardos*, eran los negociantes que se habían apoderado del giro de todo el dinero en aquel reyno. Pero los retornos, según el atraso de la industria y agricultura del país entonces, se componían puramente de materias primeras que producían los esquilmos de sus ganados y el laboreo de sus minas.

Siendo las lanas el renglón principal de la riqueza de la Isla desde el siglo XIII, tubo su gobierno la mala política de celebrar los mercados de aquella producción en la ciudad de Amberes, en Brabante, que era su almacén general. Después se trasladaron a Sant Omer, desde donde ivan anualmente a las famosas ferias de Lila. Posteriormente, esto es, en 1318, Eduardo III, que no conocía mejor que sus antecesores los verdaderos intereses de su estado, escogió la ciudad de Calais por mercado general de las lanas cueros, estaño, plomo y algunas estofas, adonde debían ir precisamente los estrangeros a hacer sus compras y acopios, frustrando con esta operación uno de los efectos más beneficiosos que produce en un país la contratación con la concurrencia de los compradores. Pero vemos que en 1353, más ilustrado aquel Príncipe por la experiencia, abrió los mercados de sus producciones naturales en los dominios de Inglaterra, Irlanda y Principado de Gales, para todos los estrangeros que quisieren ir allí a traficar y establecerse. A este fin, concedió salvo conducto especial a todos los mercaderes catalanes que fuesen con sus naves y mercancías a comerciar a Inglaterra, pagando los derechos acostumbrados.

Entrado el siglo XV, continuaron los Catalanes el comercio de aquella Isla con la misma actividad que en el anterior. Primeramente, Henrique V mandó despachar en 1418 unas Letras patentes a favor de los vasallos de

[12] Entre los monumentos más antiguos que nos ha conservado Rymer encontramos que en 1317 una nao grande de Génova, llamada la *Diamonda*, que iva a Inglaterra, fue apresada por unos corsarios en la Mancha, que en 1323 arribaron al puerto de Southamton cinco galeazas de Venecia cargadas de mercadurías, y que en 1347 Eduardo III concedió a los Venecianos salvoconducto para ir a comerciar en su reyno y en Irlanda.

* Sobre comerciantes extranjeros en Inglaterra, con importantes referencias a la presencia y actividad de los catalanes véanse: Beardwood, *Alien merchants (1350-1377)*, con detalle además de las importaciones y exportaciones durante dicho período; Davies, *A history of Southampton*, p. 120 y 202; Lopez, *Majorcans and Genovese*; Ruddock, *Italian merchants in Southampton (1270-1600)*, con datos de gran interés sobre el comercio catalán; Thrupp, *The alien population (1440)*. Sobre los mercaderes italianos y en especial florentinos véase además Sapori, *Studi di storia economica*, y *Le marchand italien au Moyen-Âge*, y la extensa bibliografía citada en ambas obras.

la Corona de Aragón, que aportasen a Inglaterra con sus naves, galeazas, carracas y otros baxeles, y comerciasen en ella, concediéndoles el salvo conducto y su real protección. En efecto: el tráfico que éstos hacían en aquella Isla era considerable, mayormente el de los Catalanes que miraron como indispensable el renglón de las lanas para fomento y perfección de sus fábricas de paños. Consta, pues, que la ciudad de Barcelona, para promover las manufacturas delicadas, hacía acopios de lana de su cuenta en la misma Inglaterra. Así encontramos que, en 1441, los Magistrados de dicha ciudad remitieron una instrucción a su encargado en Londres para la compra de quatrocientos quintales de lana superfina, en la que se le prevenía entre otras cosas tocantes al peso y calidad, que la sacase un diez por ciento más barata que en la compra anterior; y que desde el punto de cargarla hasta dexarla descargado en el puerto de Barcelona corriese de cuenta y riesgo del vendedor [13].

En confirmación de este último ramo de comercio, hemos hallado por fortuna un monumento [14] contemporáneo, en que consta el tornaviage de una galeaza de Barcelona procedente de Inglaterra, con doscientas cincuenta sacas de lana de dicha ciudad para el surtimiento de las fábricas de paños. Según parece, ésta tenía entonces un banco de socorro o monte pío para sostener los fabricantes, pues por medio de unos billetes de crédito aquella cargazón fue repartida entre algunos pelayres y mercaderes que mantenían fábrica propia. Por los vales de las diferentes partidas consta que cada saca era de peso de ocho arrobas, y que cada una de éstas, siendo de lana fina, vino a salir a cincuenta reales de vellón puesta en tierra, deducidos todos los derechos, gastos y premios. Cotéjese por este hecho la diferencia de los tiempos, quando en España se trabaxaban las lanas inglesas para volverlas manufacturadas a su país nativo, y calcúlese el valor actual de la moneda con el que tendría en aquellos tiempos.

Por los años 1453, entre otros subsidios que el Parlamento concedió a Enrique VI fue el de diez y seis dineros por cada estrangero avecindado en Inglaterra, y seis por los transeúntes que negociasen en el país. Entre

[13] Col. Dip., n.º 326.

[14] A. H. M.: Sig. Sotanos, Consellers, V, 4. Es un quaderno en folio, con esta rotulata: *Debitoris fermats per les persones devall scrites als honorables Mossen Bertran Dezvall e en Matheu Capell, com a Regidors de la Taula de Cambi de la Ciutat de Barcelona, per rahó de les lanes axi fina com movana, qae es vinguda ab la galea del honorable en Pere de Prevana de les parts d'Angleterra, segons es stat delliberant, precedent Concell de prohomens de aquesta ciutat ensemps ab los honorables Consellers de la dita Ciutat, los quals debitoris son stats fermats segons los capitols sobre dites coses ordonats.* 19 Julio 1442, 12 f. * El expresado fondo contiene otros interesantes documentos del siglo XV relativos a la importación de lana inglesa.

las diferentes naciones que se enumeran, se encuentran también los Catalanes [15], en prueba de que por aquel tiempo todavía duraba su contratación en aquella Isla. Ésta verosímilmente cesaría a fines del siglo, en que los Ingleses empezaron a salir con buques propios para los viages del mediterráneo, pues en el tratado concluido entre Enrique VII y los Florentines en 1490 se estipuló que sólo los vasallos de la Gran Bretaña pudiesen llevar en adelante con bastimentos nacionales sus lanas a los dominios de aquella República, cuyo almacén debía ser el puerto de Pisa. En consequiencia, fue establecido el que ningún estrangero extraxese por sí lanas de la Isla, excepto los Venecianos, a quienes por gracia especial se concedió pudiesen exportar en los retornos de su flota anual seiscientas sacas únicamente para el surtimiento de sus fábricas [16].

Desde aquella época empezaron los Ingleses a correr mares y países que no habían visto su pabellón. Sin embargo en el reynado de Enrique VIII, su comercio directo por la parte del norte no se extendía más allá de los Países-Baxos. Los habitantes de las Provincias Unidas compraban las mercadurías de los vasallos británicos y las hacían pasar a las demás partes de Europa: lo que estableció y mantubo aquella especie de dependencia recíproca en que se hallaban aquellos dos países. En efecto: una de las pruebas de esta dependencia respecto a la Inglaterra, es que de resultas del rompimiento entre ella y los Países-Baxos, en 1520, se prohibió que los Flamencos comprasen estofas de lana en la Isla. Los efectos de esta ley fueron tan fatales, que las fábricas hubieron de despedir los obreros, cuya miseria e indigencia causó diferentes motines en varias partes del reyno. Los artífices estrangeros, a principios del siglo XVI, eran muy superiores a los Ingleses en habilidad, invención y economía. De aquí vino la gran animosidad que aquellos Isleños mostraron en muchas ocasiones contra los que se habían establecido entre ellos, hasta causar ruidosos tumultos. Era tan grande el número de estrangeros que había en Londres en los primeros años del reynado de Enrique VIII, que sólo los Flamencos, que por un edicto del Consejo hubieron de salir del reyno, quando el Rey tomó recelo del afecto que mostraban a la Reyna Catalina, ascendían a quince mil [17].

Por otra parte no se encuentra que hasta el reynado de María hubiese

[15] Rymer: *Fœdera*, V, parte II, p. 190. En la lista de los negociantes estrangeros que comerciaban entonces en Inglaterra, expresa lo siguiente: *Et de qualibet persona vocata Venecian, Esterlino, Januay, Florentyne, Milaner, Lucan, Cateloner, Albertyne, Lumbard, Hansard, et Pruser, et aliis extraneis mercatoribus...*

[16] *Ibid.*, V, parte IV, p. 9.

[17] Hume: *Histoire de la maison de Tudor*, cap. VII.

el Imperio Británico entablado por medio de tratados ninguna correspondencia mercantil con alguna Potencia de la Europa, pues la primera que se refiere es la que se ajustó con el Czar de Moscovia para abrir la comunicación con Arcángel por el mar del norte. Además, el estado de las manufacturas en Inglaterra era tan poco floreciente en el reynado de Isabel, que las mercadurías y géneros estrangeros casi de todas suertes tenían la preferencia. En 1567 se encontraron aún dentro de Londres quatro mil ochocientos cincuenta estrangeros de diferentes naciones, de los quales tres mil ochocientos treinta y ocho eran flamencos, y sólo cincuenta y ocho Escoceses [18]. Poco tiempo después las persecuciones de los reformados en Francia y en Flandes arrojaron a Inglaterra un gran número de estrangeros, desde cuya época las manufacturas y el comercio recibieron un acrecentamiento considerable por medio de aquellos refugiados.

Hasta aquí llegan los monumentos que las crónicas y archivos nos han conservado acerca del comercio activo y económico que las naciones del medio día, y principalmente la catalana, hicieron en los dominios de la Gran Bretaña en los tres últimos siglos de la baxa edad. Con el descubrimiento de ambas Indias, el comercio la política y los intereses de las Potencias marítimas habían mudado de aspecto, de móbil y dirección. Pero la Inglaterra, aun después de este sacudimiento general que despertó a todos los pueblos de Europa, necesitó de la actividad e ilustración del reynado de Isabel para dar vida y vigor a su marina, y del execrable fanatismo de un tirano que diese alas y osadía a los navegantes británicos para correr, infestar y dominar todos los mares. En efecto: fueron tan rápidos los progresos que esta nación hizo en el comercio y las artes, que en poco más de medio siglo sacudió toda la barbarie que desde Guillermo el Conquistador se había como connaturalizado en aquella Isla.

[18] *Ibíd.*, cap. VII.

LIBRO SEGUNDO

De la policía pública del antiguo comercio de la ciudad de Barcelona

Después de haber tratado del origen, progresos extensión y poder del comercio antiguo de Barcelona, de los mercados y escalas que frecuentó su pabellón, y de las factorías y colonias que estableció su industria y su actividad en diferentes tiempos, es consiguiente que demos una idea de la policía y régimen con que se gobernaba el Principado de Cataluña y su capital en orden al fomento y conservación de todos los ramos de su contratación marítima *.

Desde que el comercio y navegación tomaron algún aumento, la extracción de unos géneros y la introducción de otros fueron obgetos importantes, capaces de excitar el pensamiento de un arbitrio general para formar un fondo de hacienda. Además de los antiguos derechos municipales y dominicales de leudas usáticos, imperiage, portazgo, etc., que desde las costumbres feudales estaban impuestos en algunos puertos y territorios de la provincia, fueron después establecidas las imposiciones de las *Generalidades*, que en lo sucesivo recibieron una forma regular sobre un systema más sólido y uniforme.

* Obras generales sobre instituciones medievales catalanes: Bové, *Institucions de Catalunya*; Font Rius, *Las instituciones de la Corona de Aragón* y *Un problème de rapports*; Pella y Forgas, *Llibertats y antich govern*; Vicens Vives, *Intituciones económicas, sociales y políticas*. Sobre derechos feudales y municipales percibidos en Barcelona véase Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 631-677; Broussolle, *Les impositions municipales (1328-1702)*. Sobre las Cortes Catalanas véase Alberti Gassiot, *Parlaments a les Corts*; Bofarull y Romaní, *Las antiguas Cortes*; Brocá, *Ordinacions fetes en Cort*; Coroleu-Pella, *Las Cortes Catalanas*; Procter, *The development of the Catalan Corts*. Sobre la «Diputació» véase Rubio y Cambronero, *La Deputació del General (ss. XV y XVI)*; Torre, *Orígenes de la Deputació*; Vicens i Vives, *La transformació de la Generalitat*.

Este establecimiento, que comprehendía las aduanas marítimas y terrestres, recibió su primera planta en Barcelona por los años 1287 para sufragar a la defensa común de la tierra y mantener el bien de la paz. Como por aquel tiempo la Francia, resentida de la conquista de Sicilia, tenía amenazada y trabaxada con invasiones a Cataluña, la misma provincia, en las Cortes de aquel año, se impuso generosa este arbitrio depositando su recaudación y administración en cierto número de representantes nacionales o diputados permanentes, cuyo título y oficio dio nombre y origen a la *Diputación*. Este tribunal de Diputados y Oidores de cuentas, empezó a entrar en exercicio en virud de un diploma de Don Alonso III dado en las Cortes de Monzón en 27 de noviembre de 1289.

Desde entonces, continuaron las Cortes en la práctica de elegir Diputados, cuyo oficio duraba hasta que en las siguientes se hacía elección de otros sugetos o se confirmaban los antiguos. Por más de siglo y medio no tubieron número fixo ni Diputados ni Oidores, pues ya eran ocho, ya seis, ya quatro, o tres, como se practicó en la elección que se celebró en las Cortes de Cervera de 1359. Mas hasta las que tubo Don Fernando I en Barcelona, en 1413, no se prefixó por ley inviolable y constitucional el número de tres Diputados y tres Oidores de cuentas. Estos oficios eran trienales y debían ser obtenidos: el primero, que representaba al estado Eclesiástico, por un Abad mitrado, o Dignidad de alguna Catedral; el segundo, que representaba el cuerpo de la nobleza por un Cavallero; y el tercero, que representaba el orden de los Comunes, por un Ciudadano Honrado de Barcelona o de otra de las ciudades. Éste fue el origen de los tres Brazos, *Eclesiástico*, *Militar* y *Real*, que formaban el cuerpo permanente de la Diputación, en quien estaba refundida la potestad executriz de las Cortes, el derecho de representar contra la violación de los fueros y libertades nacionales y la recaudación y administración de las rentas públicas.

Gozaban, además, de otras facultades. En las Cortes de Monzón, que celebró Don Pedro IV en 1375, se concedió a los tres Diputados el poder de ordenar y establecer quanto pareciese conveniente al mejor régimen de la administración de las rentas generales, y al castigo de los defraudadores: de tal suerte, que sus decretos y providencias tubiesen la misma eficacia y valor que si hubiesen sido hechas en Cortes. Concedióseles asimismo que el Metropolitano de Tarragona y los demás Prelados Diocesanos, siempre que por ellos fuesen requeridos, fulminasen censuras contra los defraudadores. Finalmente, el Rey Don Fernando I les dispensó otras muchas fa-

cultades en las Cortes de Barcelona de 1413; y miró por tan sagrados los derechos de las generalidades, que S. M. y su Real familia, por sí y todos sus sucesores, se obligaron a su contribución [1]. De la inversión de las rentas en donativos, levas de tropas, armamentos, préstamos a la Corona y otros subsidios no podían disponer los Diputados sin deliberación de las Cortes, pues de su propia autoridad sólo podían invertir en gastos extraordinarios hasta tres mil ducados en cada año. Pero residía en ellos todo el poder coactivo, civil y criminal para la exacción de las contribuciones contra qualquiera clase de personas, ya fuesen eclesiásticas ya seculares.

Además del ingreso de las Aduanas, había otro derecho llamado de *Bolla* y *Sello*, que recaudaba y administraba la Diputación. La época fixa de la imposición de este arbitrio general se ignora, bien que se cree de fines del siglo XIII, con motivo de los nuevos gastos en que empeñaron a la Provincia las conquistas del Rey Don Pedro III. Este derecho que se cargó sobre las estofas de lana y seda, bien fuesen de fábrica del país o introducidas del estrangero, al paso que por una parte aseguraba la conservación y crédito de las fábricas nacionales, por la otra era impeditivo de su propagación y aumento, pues las limitaba sólo a los lugares que podían tener colectores y celadores de las generalidades. Además, el rigor de las leyes y las continuas denuncias manifiestos, guías, licencias, sello de plomo y cera y otras formalidades antes de su despacho quitaban la libertad a la industria al mismo tiempo que molestaban al fabricante y al mercader [2].

Admira, a la verdad, que los antiguos Catalanes, siendo tan celosos de sus propios intereses y utilidades, se impusiesen en Cortes unos derechos tan gravosos. Sin embargo vemos que en aquellos siglos las fábricas florecían, y particularmente las de paños, cuya conservación se debe atribuir en parte al despacho que tenían entonces sus manufacturas en los países estrangeros, porque aunque la *Bolla* era más subida en las ropas que se consumían dentro de la provincia, se compensaba este exceso con el grande beneficio que lograban las que se extrahían para los estrangeros. En efecto: eran libres quando salían para Aragón y Valencia, y sólo adeudaban un

[1] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXVI, p. 307. Es el capítulo III de dichas Cortes, que dice: *Suplica la dita Cort que Vós, Senyor, e la Senyora Reyna, e vostre Illustre Primogènit, e vostres e lurs successors paguets e manets e facets pagar los drets del dit General; com sie Senyor evident cosa lo dit General redundar en gran utilitat e honor de vostre Reyal Corona. Plau al Senyor Rey de sí mateix, d' la Reyna, e de sos fills.* Esta práctica duró constantemente por espacio de 288 años.

[2] Sobre el derecho de la «Bolla» véase TORRELLAS, *El impuesto textil de la Bolla*.

tres por ciento las que pasaban por mar a Nápoles, Sicilia, Cerdeña, Malta y demás escalas del Levante. Verdad es que lo gravoso de aquel derecho no recaía sobre el fabricante ni el mercader, sino sobre el consumidor; y como por otra parte sólo se cargaba en las ropas de seda y lana parecía más equitativo, proporcionado y tolerable aquel impuesto, respecto de que de las primeras no se vestía sino la gente de conveniencias, y aun de las segundas, las finas y delicadas no eran para el uso del pueblo, y por otra parte la contribución comprehendía a todos los estados, condiciones y sexos sin excepción alguna.

Además, también, de que el citado impuesto afianzaba la percepción de las rentas públicas; por razón de la rigurosa obligación del manifiesto de Bolla, y de los diferentes plomos que debían llevar las ropas se hacía moralmente imposible la introducción de las estrangeras sin haber adeudado los derechos de las generalidades. Y saliendo por consiguiente más beneficiados los géneros de fábrica del país, por estar libres del derecho de entrada y de los gastos de fletes, comisión y otros, pudieron conservarse y aun prosperar en aquellos tiempos. Por otra parte, como la Diputación, que exigía los impuestos generales, era la misma que prescribía reglas para el fomento y perfección de las manufacturas nacionales, tenía también entonces el poder de remediar los perjuicios que dimanasen de las formalidades de la exacción; las quales, en los dos últimos siglos, se agravaron con nuevas trabas y molestas pesquisas a medida que la Provincia, en la declinación de su industria y comercio, ideó recursos violentos aunque pasageros para reparar la falta de sólida sustancia. Asimismo, las Cortes, que moderaban los abusos introducidos, o reformaban las providencias contrarias al bien público, eran antiguamente más frecuentes, pues en el siglo pasado se celebraron solamente una vez, y aun se reduxeron, más que a promover el bien general, a suscitar disputas y etiquetas que sembraron la primera semilla de las discordias civiles.

Las guerras posteriores hicieron inventar nuevas formalidades y molestias fiscales, para exonerar la Provincia de muchos empeños que había contrahído en aquellos disturbios. Así, pues la *Bolla* era realmente un peso insoportable según el último estado en que se conocía en este siglo, hasta que por un efecto de la beneficencia de Carlos III, que oyó benigno las representaciones de la Provincia y los dictámenes de zelosos ministros, fue abolido perpetuamente aquel gravoso derecho, que ataba las manos a la industria e inquietaba la libertad doméstica del ciudadano; subrogándose

en un equivalente para el Real erario, que se cargó después sobre ciertos frutos y géneros estrangeros [1].

La administración de las Generalidades estaba fundada desde muy antiguo en las resoluciones tomadas en Cortes por el Clero, la Nobleza y los Comunes, y posteriormente en las ordenanzas que formaban en cada trienio los Diputados en virtud de las facultades absolutas que tenían para añadir y quitar, corregir o reformar lo que no les pareciese conveniente a la causa pública y aumento de las rentas. Sobre estas consideraciones arreglaron las leyes y las imposiciones: aquéllas para su rígida observancia y éstas para subvenir a los gastos públicos y necesidades del Estado. Baxo de esta máxima prefirieron siempre la conveniencia de los naturales a la de los estrangeros, recargando los derechos a los géneros forasteros en su introducción si no eran de absoluta necesidad en el país; y moderándolos en los simples, ingredientes y demás materias primeras propias para sostener la industria de la provincia, o para fomentar el comercio de economía.

Con la misma idea subían o baxaban los derechos de salida de los frutos o géneros, atendiendo en cada trienio a las novedades y alteraciones que experimentaban el comercio y las fábricas; a la abundancia o escasez de las producciones propias, y a la utilidad que resultaba al vasallo de facilitar la extracción de unas mercadurías e impedir la de otras. De estas providencias temporales, acomodadas siempre a las circunstancias actuales de las cosas, y al bien general de la Provincia, resultaron los diversos derechos de entradas y salidas que se comprehenden en los capítulos [2] de Corte. Muchos de éstos se conservan impresos, donde se leen diferentes tarifas y en ellas muchas variaciones, de que no podemos siempre explicar la causa por carecer de los datos necesarios, e ignorar el estado del comercio en aquellas épocas, sobre el qual se fundaría el motivo de tantas providencias y reglamentos temporales.

[1] Son varios libros publicados de orden de la Diputación en diferentes tiempos para el régimen y método de la administración y exacción de las Rentas generales y gobierno de los oficiales de aquel Tribunal. [2] Véase una compilación de los mismos en BROCÁ: *Taula de les stampacions*. Transcripción parcial de diversos aranceles de los aludidos por Capmany, en el Ap. número 36 de esta obra.

[3] Sobre la extinción del derecho de la Bolla véase RUIZ Y PABLO, *Historia de la Junta de Comercio*, p. 131-140, y CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, III, p. 39-48.

CAPITULO I

DE LA ANTIGUEDAD Y GOBIERNO DEL CONSULADO Y LONJA DEL MAR DE BARCELONA

La necesidad de unos Tribunales Consulares, esto es, de una nueva y particular forma de judicatura expedita y constante, paraque la contratación no sufra perjuicios en la dilación de sus causas y decisiones, fue conocida desde muy temprano por los Reyes de Aragón, a quienes debemos mirar como los primeros Príncipes no sólo de España sino de Europa, que promovieron tan útiles establecimientos *.

En efecto: las causas del comercio, como dice un gran Político, admiten pocas formalidades, porque son casos diarios a los quales han de suceder otros de igual naturaleza todos los días; así, pues, conviene que puedan ser decididos también todos los días. Son muy distintos de las acciones de la vida civil, que aunque influyan mucho para lo venidero, acontecen raras veces. A la verdad, pocos se casan más de una vez; todos los días no se hacen donaciones y testamentos y nadie es más de una vez menor de edad. Si Xenofonte, prosigue el mismo autor hubiese gozado en su tiempo de la expedición de nuestra jurisprudencia consular, no hubiera propuesto en su libro de las *Rentas* premios para los Prefectos del comercio que despachasen las causas con más prontitud. No en vano dice Platón que, en una ciudad que carece de comercio marítimo, se necesitan la mitad menos leyes civiles. Realmente, el comercio introduce en un país diversidad de naciones, un

* Sobre la institución del Consulado véase Bové, *Institucions de Catalunya*, p. 253-314; Carrera Pujal, *La Lonja del Mar*; Font Rius, *Las instituciones de la Corona de Aragón*; Ruiz y Pablo, *Historia de la Junta de Comercio*, p. 5-22; y especialmente los apéndices de la obra de Moliné y Brasés, *Les costums marítimes*, y los estudios de Lindeer, *Das spanische Markt- und Börsenwesen*, y Smith, *The spanish guild merchant*. Datos de los siglos XVI y XVII en Carrera Pujal, *Historia política y económica*. Véanse también los caps. X y XI de la parte II, t. III, y ap. n.os 20, 40, 44 y 45 de esta obra.

gran número de contratos, varias especies de bienes, y diferentes modos de adquirirlos. Por tanto, puede muy bien decirse que en las ciudades mercantiles deben ser más las leyes y menos los jueces.

Primera forma del Consulado de Barcelona

Barcelona, sin embargo, que no cuenta hasta mediados del siglo XIV la erección del Consulado del mar sobre la planta y forma en que ha continuado hasta nuestros tiempos, gozaba desde muchos años antes de una especie de Juzgado compuesto de prácticos en el comercio, que con Autoridad Real dirigían y decidían sus negocios. En prueba de la antigüedad de esta primera forma de Junta consular, que debemos mirarla como el bosquexo de los tribunales de comercio de la corona de Aragón, consta que, en 1279, el Rey Don Pedro III concedió al cuerpo de los comerciantes de Barcelona la facultad de elegir, de entre ellos mismos dos sugetos a pluralidad de votos para Procuradores o Juezes administradores de la contratación, salva siempre la jurisdicción de la potestad ordinaria [1]. Los dos primeros Juezes que se eligieron, aquel mismo año, fueron *Pedro Prunés* y *Guillermo Lull*, según consta de la diputación que dieron a Ramón Vilardell y Arnaldo Sabater, también comerciantes, para pasar a la Corte a representar las vexaciones que los mercaderes barceloneses sufrían en Narbona, Tortosa y otras partes, por razón de las injustas gabelas a que se les quería sujetar [2].

A estos dos monumentos de la primera institución del Juzgado mercantil siguen otros testimonios no menos auténticos, que además de confirmar su existencia y exercicio a principios del siglo XIV, nos anuncian a sus Jueces con el título ya de *Cónsules del mar*, en número también de dos, pero a nominación de los Magistrados Municipales, en cuyas manos juraban los empleos, que eran anuales. Consta, pues, que en 1301 salieron electos Ramón de Bages y Pedro Rubira; en 1302, Berenguer Estany y Pedro Bussot; en el siguiente, Pedro Oliveras y Guillermo Deulom; y que en 1326 recibieron el nombramiento de dichos encargos Jayme Mollet y Jayme Thomás [3].

[1] Col. Dip., n.º 28.

[2] Col. Dip., n.º 29.

[3] A. H. M.: Serie I, n.º 1, *Llibre del Consell, 1301-1303*, f. 12, 42 y 48; y Serie I, n.º 10, *Llibre del Consell, 1326-1327*. Para dar más perfecto conocimiento de la forma cómo están anotadas aquellas elecciones en los sobredichos Registros de apuntamientos trasladamos aquí el primero, y dice: *Die veneris nonas Januarii anno Domini MCCCII Conciliarii et Probi-homines civitatis Barchinonæ elegerunt in consules maris ejusdem civitatis P. de Olivaria, et G.*

En otra parte consta, igualmente, que estos Cónsules del mar, así nombrados, podían cumulativamente con el Ayuntamiento intrepretar y explicar los casos dudosos que ocurriesen en la inteligencia y práctica de unas ordenanzas que, en 1315, había dispuesto la ciudad de Barcelona para el armamento de una esquadra que aprestaba aquel año contra los Moros [4].

Dedúcese también de los referidos pasages y memorias antiguas, que la primera forma o bosquexo de un tribunal de contratación fue ideada y executada en Barcelona antes que en otra ciudad de la corona de Aragón hubiesen tenido principio los Consulados marítimos: y que sesenta años antes que en aquella capital se hubiese erigido la casa del Consulado, eran ya conocidos los prácticos que dirigían los negocios mercantiles con el título de *Cónsules del mar*. Verdad es, que el Rey Don Pedro IV, bien fuese para uniformar sobre un mismo pie la judicatura mercantil de las capitales de sus provincias, o bien para poner más expedita o menos arbitraria la administración de la justicia en las causas marítimas, que el tráfico y navegación habían multiplicado considerablemente en Barcelona; despachó, en 1347, su Real diploma [5] paraque se erigiese en dicha ciudad un Consulado baxo las mismas reglas, jurisdicción y prerrogativas con que se gobernaba entonces el de Valencia. Esta ciudad puede justamente blasonar de haberse establecido en ella el primer Tribunal Consular de comercio que ha conocido España, pues trahe la época del año 1283, en que el Rey D. Pedro III promovió y arregló su institución *. Pero al mismo tiempo, Barcelona debe gloriarse con no menos razón que desde 1279 tenía autorizada una Junta de prácticos que gobernaban los negocios marítimos según ciertas reglas que sirvieron de norma para la primitiva creación del Consulado de Valencia como veremos más abaxo.

Dexando por otra parte toda la gloria que cabe a cada qual de las dos ciudades sobre estos establecimientos, podremos afirmar que acaso fueran las dos primeras instituciones de esta especie que se conocieron baxo una forma regular en la Europa, sin contar los Consulados de Mallorca y Perpiñán **, que fueron creados, el primero en 1343, y el segundo en 1388. En

Deuslomde, cives Barchinonæ, qui juraverunt in præsentia Conciliariorum per Deum et ejus sancta quatuor evangelia, manibus eorum corporaliter tacta, bene et legaliter se habere in ipso consulatu, non inspecto honore, amore vel timore alicujus.

[4] Col. Dip., n.º 97. Véase el artículo XXIX de las referidas ordenanzas.

[5] Col. Dip., n.º 156.

* Sobre el Consulado de Valencia véase García Sanz, *Notas sobre el régimen del «Consolat de Mar»* y *El derecho marítimo.*

** Sobre el Consulado de Perpiñán véase Vidal, *Histoire de Perpignan*, p. 257 y sig. Documentos sobre la erección de los Consulados

efecto: la ciudad de Venecia, sin embargo de haber sido uno de los pueblos de Europa más comerciantes, de una constitución más antigua y la que por sus leyes y forma de gobierno ha pasado siempre por una de las ciudades más sabias e ilustradas, no cuenta la época de la creación de un Magistrado para los negocios mercantiles anterior al siglo XIII. Aunque Sandi [6] no puede fixar el tiempo de su primera erección, afirma nobstante que hasta el año 1280 existía el colegio de XX para dirigir las causas de la contratación pero que fue abolido con motivo de haberse instituido los *Sopra-Consoli*, en cuyo tribunal se adoptaron las ordenanzas que regían al otro: entre las quales la ley más antigua que se halla registrada no pasa del año 1244. En esta forma continuó el nuevo establecimiento hasta principios del siglo XIV, en que se creó el tribunal *dellí cinque savi alla mercanzia*, al qual se encargaron los negocios políticos y los puntos más graves del comercio así interno como externo. Por otra parte, sabemos que en la corona de Castilla la creación de los Consulados fue de época mucho más posterior: el de Burgos y Bilbao son de 1494, y a su exemplo se erigieron después el de Sevilla en 1535 y el de Madrid en 1652 [8]. Por último, en París y demás ciudades principales de Francia, estos tribunales no fueron instituidos hasta mediados del siglo XVI por providencia del célebre Canciller del Hospital.

Desde luego que fue instituido el Consulado de Barcelona sobre la nueva planta que le dio el Rey Don Pedro IV; el Magistrado Municipal de dicha ciudad, que conservó la prerrogativa de nombrar los Cónsules, y la suprema inspección sobre el gobierno económico del tribunal y de sus oficiales determinó fabricar edificio competente en sitio y lugar a propósito para Lonja y Casa de contratación de la ribera del puerto. Esta obra fue continuada y ampliada nuevamente desde 1382, en que por su decreto [7] el Rey D. Pedro mandó quitar las horcas que por disposición del Almirante Pedro de Moncada se habían fixado en parage que embarazaba la ampliación y afeaba la vista de la nueva fábrica.

Este edificio, de una suntuosidad gótica, que se ha conservado hasta nuestros días, fue construido en terreno propio de la casa de Moncada,

de Gerona, Sant Feliu de Guíxols, Tarragona y Tortosa en SMITH. *Documentos*, y *El Consulado*: sobre el de Lérida véase TORTOSA. *El Consulado de Lérida*.

[6] SANDI: *Storia Civile*, tl. parte t. lib. IV. p. 787.

[7] Col. Dip., n.º 217.

[8] Sobre los Consulados castellanos véanse GUIARD. *Historia del Consulado*; GARCÍA DE QUEVEDO. *Ordenanzas del Consulado*; GARCÍA CONCELLÓN. *La Universidad de mercaderes y Consulado de Burgos*.

cuyas armas se han conocido esculpidas en varios escudos de piedra embutidos en los arcos de los salones de la Lonja *. El Almirante Pedro de Moncada había dexado dispuesta, por su testamento, la fundación de tres Beneficios y una sacristanía en la capilla de dicha Lonja, y un surtido de ornamentos sagrados para el culto divino; en vista de lo qual, los Cónsules y su consejo de los XX resolvieron en 1452 la construcción de la capilla con el producto del derecho del imperiage. Para recreo y comodidad de los comerciantes se añadió, en 1571, un pórtico interior a la fábrica antigua, adornando de un juego de columnas corintias, que junto con otras obras más modernas se han demolido para la nueva fábrica que con tanto gusto y magnificencia está construyendo la Real Junta de Comercio.

Gobierno económico del Consulado

Después de haber tratado del origen e institución del consulado, debemos considerar la forma de este Tribunal baxo de dos respectos, es. a saber: su gobierno y jurisdicción. Por lo tocante a lo primero, se componía de dos cabezas principales llamados *Cónsules del mar*, que presidían al colegio de comerciantes matriculados de la Lonja. Para estos empleos, que eran anuales, el Ayuntamiento de la ciudad elegía a pluralidad de votos el día de San Marcos, dos sugetos prácticos en el comercio marítimo, en virtud de la Real cédula de su erección [8], con facultad de señalarles los salarios de su propio erario. Pero desde que, según la nueva planta de gobierno que en 1498 dio D. Fernando el Católico al regimiento político de Barcelona **, los oficios municipales se proveían por insaculación; los de la casa del Consulado se sorteaban también todos los años en el salón consistorial el día 25 de abril. Este sorteo se hizo desde entonces solemnemente por medio de dos cántaras, de donde se extrahían las cédulas de los candidatos. En la primera se insaculaban los Nobles, Cavalleros, Ciudadanos Honrados, Doctores en derecho y medicina; y en la segunda, los Comerciantes matriculados de dicha casa de contratación. De cada una se extrahía por suerte un sugeto: el primero se intitulaba Cónsul *Militar*, y el segundo Cónsul *Mercader*.

[8] Col. Dip., n.º 156.

* Sobre el edificio gótico de la Lonja véase Cid, *La Casa de la Lonja*; Forteza, *El cicle arquitectònic*; Riera, *La Casa Llotja*. Sobre la edificación neoclásica véase Carrera Pujal, *La Barcelona del segle XVIII*, I, páginas 447-519, y el estudio de Moreu-Rey, *Els arquitectes de Llotja*.

** Sobre la reforma del Consulado por Fernando II véase Vicens i Vives, *Ferran II*, II, p. 284 y sig.

La Lonja de contratación, que era presidida por estas dos cabezas, se componía de un cuerpo político con el nombre de *Colegio de Mercaderes*, en el qual eran sólo admitidas personas hábiles y prácticas en el comercio. Su admisión e incorporación se hacía una vez cada año el día que el Ayuntamiento de la ciudad señalaba: en el qual los dos cónsules juntaban en la Lonja su consejo ordinario de los XX. Éstos hacían la propuesta de los candidatos, cuyos nombres estaban inscritos de mano propia, y entonces los Cónsules recibían de los de su consejo, que eran los vocales, el juramento de la observancia de las leyes y estatutos en la habilitación de los propuestos. Luego se pasaba a la votación por escrutinio; y si el pretendiente sacaba a su favor las dos terceras partes de los votos, quedaba habilitado para comerciante de matrícula de la Lonja. Este acto testimoniado y cerrado por mano del Secretario del Consulado, se presentaba el día inmediato al Ayuntamiento, cuyos Magistrados, después de haber convocado en la sala de su Concejo ordinario de los XXXVI a todos los comerciantes que en aquel año eran miembros del Gran Concejo Municipal, se repetía por éstos y dichos Magistrados segunda votación por escrutinio; y saliendo concordes favorablemente las dos terceras partes de los votos, quedaba ratificada y confirmada la incorporación del pretendiente a la matrícula, cuyo acto quedaba testimoniado por el escribano mayor de la ciudad.

En los requisitos indispensables en el pretendiente para la admisión, se debía verificar actual exercicio de la profesión mercantil; limpieza de sangre por la línea paterna y materna; y nacimiento dentro del Principado de Cataluña, lo qual amás de estar literalmente expreso en dichas disposiciones, lo atestiguan los autores prácticos del país. Las referidas calidades se juzgaban personales como intransmisibles a los hijos y descendientes: supuesto que la primera miraba únicamente a la persona, pues proviniendo de una efectiva profesión y exercicio, no era capaz de transfundirse a la posteridad. La segunda calidad tampoco se podía transmitir por ser contingente que quando por parte del padre el hijo la tubiese, por la de la madre podía carecer de ella. La tercera calidad se graduaba de la misma naturaleza, por la contingencia de nacer los hijos en diferentes partes que sus padres, según la fortuna situación y género de vida de éstos.

La calidad que adquirían los comerciantes por medio de dicha matrícula consistía en una declaración de capacidad o habilitación para los oficios públicos de la Lonja y del gobierno municipal de la ciudad; de modo que las palabras de la matrícula se terminaban y dirigían solamente al sugeto

matriculado según el tenor del Real privilegio de Don Alfonso V, expedido en Nápoles en 1455 para el nuevo plan de las elecciones municipales y la forma prescrita en las ordenanzas dispuestas por el Concejo de ciento de 25 de noviembre de 1479. Según lo literal de éstas, la intención de la ciudad no fue otra que favorecer y distinguir más y más la profesión mercantil, afín de que como separada de las otras, gozase de los favores y beneficios que atribuía la matrícula.

Compitiendo también inmediato derecho a los Señores Reyes para crear comerciantes con las mismas prerrogativas que gozaban los matriculados por la ciudad, y habilitarles para la insaculación a los oficios municipales y de la Lonja; concedieron varias de aquéllas a algunos sugetos que quisieron condecorarse con el goze de la matrícula limitada a la persona, según disposición de la ciudad. Esto causó alguna alteración en la primitiva constitución del cuerpo mercantil, porque en el siglo pasado se había introducido el abuso y relaxación de admitir en la matrícula a los hijos de comerciantes sin atender a las antiguas constituciones en orden a los requisitos indispensables, pues bastaba presentar sólo el testimonio de su filiación y de la edad competente. Esta práctica era muy diferente de quando en 25 de abril de 1491 el Concejo de ciento, con plena y madura deliberación, revocó y anuló la habilitación de setenta y tres comerciantes que se habían recibido en la matrícula sin observarse los requisitos de las antiguas ordenanzas. A principios del siglo pasado aún se observaba con constancia la loable práctica; pues en 25 de abril de 1627 el cuerpo mercantil del Concejo municipal reprobó todas las personas que el día antes habían sido habilitadas en el Consejo de los XX.

Por otra parte, es de advertir que entre los candidatos, el que estubiese casado con hija de comerciante matriculado era preferido entre los demás, y se anteponía a éste el que lo estubiese con hija de comerciante más antiguo. Todo esto conspiraba a hacer estimable el comercio y a conservar aquella útil profesión. El matriculado, mientras se mantenía incorporado en su colegio mercantil, gozaba de todos los honores y prerrogativas que lo distinguían de los demás colegios y corporaciones de artes de la ciudad, con particular preeminencia sobre todos. Pero siempre que el matriculado ascendía al estado noble, perdía la incorporación de la Lonja y la personalidad en su consejo. En esta parte la práctica de Barcelona parecía sabia, pues en ella los comerciantes no eran nobles, pero sí podían llegar a serlo; es decir gozaban de la esperanza de obtener la nobleza sin tener los incon-

venientes de ella. Si los nobles se hubiesen apoderado de aquella profesión, se hubiera facilitado el fatal medio de destruir la nobleza sin ninguna utilidad para el comercio. Allí se puede decir que los comerciantes podían salir de su esfera cultivando su profesión con provecho, o desempeñándola con honradez, cosa que comúnmente anda unida con las conveniencias, según dice un gran Político.

Allí el comercio no necesitaba de las preeminencias góticas de la nobleza para tener un particular honor. En el Concejo Municipal para el gobierno político de la ciudad, compuesto de cien miembros, poseía treinta y dos plazas natas el cuerpo de dichos matriculados; y el empleo anual de Conceller IV era por constitución obtenido por uno de ellos. También eran destinados para ellos, comúnmente, los empleos de cónsules ultramarinos en las escalas del mediterráneo; igualmente que los cargos así de cónsul II como de defenedor de la Lonja del mar y otros oficios en la casa de la Diputación General, quales eran los de Racional mercader de archivero de los libros de la tabla y banco público, de banquero, de tenedor mayor de libros y de depósitos, interventor y caxero de dichos establecimientos. Además, las casas de los mercaderes matriculados tenían el honor de recibir al cuerpo del Consulado en pública ceremonia precedido de sus mazeros vestidos de luto en los duelos por muerte del dueño principal, de su esposa, y del hijo primogénito. Así pues, ¿cómo no había de tener consideración y lustre el comercio en una ciudad casi popular, donde el comerciante gozaba de tales distinciones?

Además de los dos Cónsules, tenía la Lonja dos oficiales subalternos, llamados *Defenedores*, que presidían a los demás del Colegio mercantil, y eran propiamente los defensores de los privilegios y prerrogativas de aquel Magistrado Consular, según la Real cédula de su creación. Era también de cargo de éstos la recaudación de las rentas y derechos de la casa, y su distribución en dotaciones y salarios, y tenían voto en el Consejo de los XX.

Del Consejo de los XX

Este Consejo era una junta particular de veinte mercaderes, que unidos con los Cónsules y Defenedores, regían lo gubernativo y económico de dicha Lonja. La creación de estos últimos y del referido Consejo tomó su origen de un privilegio [9] de Don Juan I, de 1394, expedido a petición del

[9] Col. Dip., n.º 249.

Ayuntamiento de Barcelona, por el qual concedió a los Cónsules de la Lonja del mar, presentes y futuros, facultad de congregar a su arbitrio un consejo de peritos para los hechos mercantiles, con cuya asistencia podían imponer derechos en las mercadurías y naves y señalar derramas a los mismos mercaderes para la conservación de la Lonja y su magistrado, y para el bien público del comercio. Dichos mercaderes, nombrados para este Consejo de los XX tenían la obligación de mantener, defender y fomentar el comercio, y de dar licencia para exercerlo a los naturales y a los estrangeros; como, también, de cuidar de las gabelas, lezdas, represalias y de otras qualesquiera imposiciones, y conocer de los agravios.

Los miembros del referido Consejo de los XX y los Defenedores, se sacaban del cuerpo de comerciantes matriculados, cuyos nombres estaban insaculados en dos cántaras. En la primera estaban inscritos treinta y ocho candidatos, que debían tener quarenta años cumplidos, y se llamaban *Viejos;* y en la segunda estaban inscritos noventa y dos con la precisión de veinte y cinco años de edad, y se intitulaban *Jóvenes* [10]. Amás de éstas había otras tres cántaras de extracción de oficios: la una era de abogados de dicho tribunal, en la qual antiguamente se insaculaban seis letrados, cuyo número se aumentó posteriormente hasta doce por Real cédula de Felipe II, dada en Monzón en 26 de noviembre de 1585. Otra cántara era destinada para los escribanos de los negocios extrajudiciales, y para el empleo de síndico de la Lonja, y en ella se incluían todos los oficios; y la tercera era dispuesta para los cargos de porteros y guardas del derecho del *imperiage*. Todas estas clases y órdenes de juntas y de oficios formaban el cuerpo político del Consulado.

De la dotación del Consulado

Este cuerpo tenía cedido para su manutención el antiguo derecho del imperiage o señoreage, que Barcelona, como todas las ciudades privilegiadas de aquellos tiempos góticos, gozaba sobre el mar de su distrito, y por consiguiente sobre las naves que aportaban a su playa o fondeaban en su muelle. Este derecho lo concedió el Rey Don Juan I a dicho Consulado con su cédula [11] de 1394, en virtud de la qual se impuso la contribución de dos

[10] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. B. 193, f. 166-169. Pragmática del Emperador Carlos V, dada en Castelnovo de Nápoles, el 25 de marzo de 1536. * La fecha exacta de la Pragmática aludida es el 20 de marzo de 1536.

[11] Col. Dip., n.º 249.

dineros por libra sobre todas las mercadurías y géneros que se introducían por mar a Barcelona, lo qual venía a componer unos tres quartos por ciento. Este derecho, que antes sólo comprehendía a las naves, patrones y mercaderes nacionales, fue extendido luego después a los buques y personas estrangeras que negociaban en Cataluña, ya fuese por mar o bien por tierra. Su ingreso, que la Lonja lo recaudaba por medio de dos oficiales en cajón y sitio propio, formaba su erario, cuyos productos se aplicaban a las obras y conservación de la casa: a los salarios de los Cónsules, de los Defenedores, de dos asesores, secretario y dos mazeros. El total de esta dotación importaba unos dos mil ducados, sin contar otras fundaciones pías [12], cargas de censos, tributos y demás gastos.

La exacción del derecho de imperiage, llamado vulgarmente *pariage*, estubo siempre a cargo de los Cónsules de la Lonja quienes jamás dexaron de dar providencias contra los defraudadores de aquella gabela *. Entre otras de las que publicaron fue el edicto [13] expedido en 1499, con dictamen del Consejo de los XX, en que se mandaba que en adelante qualesquiera géneros y mercadurías, aunque fuese joyería, que viniesen por mar y se descargasen en la costa de Barcelona, ya fuese en la de levante, bien en la de poniente, debían pagar el referido derecho al tiempo de su introducción en aquella capital. Con esta providencia se pretendía atajar radicalmente el contravando que cometían muchas personas, haciendo desembarcar en algunos lugares de dichas costas efectos que venían consignados a Barcelona, y después los introducían como géneros de comercio terrestre que eran libres de aquel impuesto.

[12] Daba el Consulado todos los años el día 8 de setiembre 70 libras para la fiesta que se celebraba a la Natividad de la Virgen en su capilla, con asistencia de música en los oficios solemnes de completas y misa, a que concurrían los Virreyes y los Magistrados Municipales.

Daba también otras 70 libras para el aniversario funeral que se celebraba en dicha capilla a 25 de abril, con oficio y música, por el alma de su fundador, el Almirante Pedro de Moncada, con asistencia también de los Magistrados Municipales. A este acto concurrían devotamente ocho marineros pobres, a quienes se daba de limosna un vestido nuevo.

Pagaba alimentos en el Convento de los Angeles para dos monjas hijas de comerciante, y al de S. Agustín dos reales diarios para la misa que se celebraba en su capilla antes de entrar en el Tribunal.

Pagaba para la iluminación del Monumento de Santa María del Mar y San Sebastián cien cirios de quatro libras de cera cada uno.

Gastaban 341 libras para los costos de cera, convite, pendón y palma del sepulcro de la procesión del Viernes Santo.

[13] Col. Dip., n.º 429.

* Sobre la recaudación del impuesto del «imperiatge» véase SMITH, *The Spanish guila merchant*; un comentario a las estadísticas del mismo, en el reciente trabajo de VILAR, *Le déclin catalan*.

Honores y preeminencias del Consulado

Luego después de su creación fue distinguido el Consulado con grandes honores y preeminencias, en virtud de varios privilegios emanados de la munificencia de los Reyes de Aragón. Los Cónsules gozaban del dictado de *Magníficos*, y los comerciantes del colegio de la Lonja del de *Honorables*. Usaba el Consulado de sello propio, que eran las armas de la ciudad de Barcelona con las olas del mar en lo inferior del escudo. Tenía también dos mazeros con becas azules y mazas de plata, que las llevaban al hombro siempre que los Cónsules salían en cuerpo para actos públicos, y no las baxaban aunque encontrasen qualesquiera otros tribunales Reales, o ministros superiores, o al mismo Rey en persona, según concesión de Don Fernando II en su privilegio dado en Tortosa a 20 de febrero de 1492.

Los Cónsules, en cuerpo, acompañados de sus mazeros concurrían en las funciones de Corpus Christi, procesiones funerales de Obispos, recibos de personas Reales, de Virreyes, Metropolitano de Tarragona y Obispo de Barcelona, y en las exequias de todos éstos; y en tales actos tenían asiento en el presbiterio de la Catedral interpolados con los cinco Magistrados Municipales de la ciudad, en esta forma: el Cónsul *Militar* con el Conceller IV, y el Cónsul *Mercader* con el Conceller V. También ivan todos los años en forma de magistrado a la iglesia de San Telmo, el día de la festividad del Santo; y en la de San Juan Bautista concurrían, asimismo, con los Concelleres en aquella iglesia. En la fiesta anual que en la capilla de la Lonja se celebraba a la natividad de la Virgen, asistían los Concelleres, el Virrey y los Señores de la casa de Moncada como patronos.

Subordinación del Consulado a la Ciudad

Por esta natural unión en todos los actos públicos se confirma que el Magistrado Consular de la Lonja era una parte del cuerpo municipal, y en muchos puntos subordinado a la inspección del Concejo de la ciudad. En efecto: el orden de la matrícula de los comerciantes de la Lonja fue siempre inspeccionado por dicho Concejo, y los Cónsules, al tomar posesión de sus empleos, juraban observar todas las ordinaciones municipales, cuyo juramento se prestaba a todo el consistorio pleno quando era público, y quando privado a los Concelleres III y IV. En el primer caso, se solemni-

zaba el acto baxando la mesa y estrado en el salón de dicha Lonja a la vista del pueblo.

Juraban también que no se ausentarían por más de dos días sin preceder licencia del Ayuntamiento; y en caso de más larga ausencia, prometían dexar el sello. El Consulado no sólo tenía concedidas por el Magistrado de la ciudad los reglamentos continuados en el suplemento del Libro de las leyes marítimas, que dispuso se estableciesen para aquel tribunal consular, sino que se gobernaba por otras que posteriormente había expedido, como las de 21 de abril de 1475, en que se señala la tarifa de los derechos que debía exigir el escribano del Consulado; las de 20 de enero de 1478 en que fue ordenado que en las causas que se vertiesen en el Consulado podían intervenir procuradores, que hiciesen las veces de los ausentes, enfermos, viudas, pupilos, con derogación de otro estatuto antiguo; finalmente, las de 12 de octubre de 1506, en que se instituyó por representación de los Cónsules, que cada una de las partes que litigasen no pudiese dar por sospechosos más de diez juristas; las de 25 de noviembre de 1533, las de 20 de abril de 1591 y las últimas dispuestas por el Concejo Ordinario de los XXXVI en 25 de enero de 1609.

Además, todos los privilegios reales concedidos a dicho Consulado eran impetrados a instancia del Ayuntamiento de la ciudad, al qual acudía siempre en todas sus necesidades y agravios aquel magistrado. De este dominio supremo nunca consintió la ciudad perder la más mínima porción. En 24 de junio de 1443, decretó el Ayuntamiento la suspensión de los sueldos a los Cónsules por haber salido solos sin los Concelleres a una función pública, inhabilitando al mismo tiempo a todos los comerciantes que habían concurrido a este acto. En 19 de marzo de 1457 resolvió dicho Ayuntamiento que la plata y ornamentos de la capilla de la Lonja, que hasta entonces había estado baxo la custodia de los Defenedores, en adelante quedasen en poder de los Cónsules baxo de inventario formal con las correspondientes fianzas en el ingreso de sus oficios. En 22 de junio de 1514, se resolvió, igualmente, por la ciudad, que los Cónsules en las funciones públicas, fuesen graduados entre los Concelleres IV y V; y que repugnando a concurrir en esta forma, fuesen privados de sus salarios. A 10 de octubre de 1576, juntos los Concelleres en la casa de la Lonja, a petición de los Cónsules, Defenedores y Concejo de los XX, y de todo el cuerpo mercantil, concedieron permiso para añadir ciertas obras a dicha casa.

Siempre que los Concelleres III y IV intervenían en el Consejo de los XX

de la casa de la Lonja, bien como miembros de este Consejo o como representantes de alguno de los Cónsules ausente o difunto, ocupaban el lugar preeminente presidiendo a la Junta; porque era práctica constante que, por ausencia o enfermedad del Cónsul *Militar*, supliese el Conceller III, y por la del Cónsul *Mercader*, el Conceller IV, guardando en esto el orden de sus respectivas clases. Enfín, la insaculación y sorteo de los mismos Cónsules eran actos peculiares de la casa de la ciudad, pues que en ella se guardaban la bolsas o cántaras con las demás de los oficios municipales, y hasta los salarios de las sentencias del Consulado eran de la inspección de los Concelleres, pues se les daba cuenta de su ingreso, de modo que al fin los sueldos de los mismos Cónsules se pagaban por la ciudad [11].

Jurisdicción contenciosa del Consulado

Después de haber considerado al Consulado baxo el respecto de un Magistrado político, explicando su gobierno económico, sus honores y preeminencias, falta dar una idea de su jurisdicción judiciaria en el concepto de tribunal civil *.

Para el exercicio de esta jurisdieción no concurrían los Defenedores ni el Consejo de los XX, pues sólo los dos Cónsules la exercían en primera instancia: y para los casos de recurso, se había instituido un ministro llamado *Juez de apelaciones*, que también era comúnmente matriculado. Mas quando ocurría punto legal en la decisión de los negocios de segunda instancia, se cometían éstos a uno de los dos Letrados que tenía elegidos y dotados aquel tribunal para asesores de pleytos, cuyas causas se actuaban ante el mismo escribano que tenía el oficio de secretario de la Lonja, Consejo y Colegio de mercaderes.

La jurisdicción del Consulado desde su primera creación fue igual a la que el Rey D. Pedro III había prescrito al de Valencia, y a su imitación al de Mallorca el Rey Don Pedro IV; y la forma judiciaria la misma que

[11] Todas estas noticias se han sacado de los libros de Deliberaciones del Archivo Municipal, y de algunas memorias impresas. La principal es una con este título: *Compendi de las prerrogativas, ordinacions, oficis, beneficis y utilitats que lo Magistrat de la Llotja del mar y estament mencantívol han rebut de la excellentíssima Ciutat de Barcelona*. Esta obra fue compuesta por una junta de asesores y abogados ordinarios de la Ciudad, e impresa en la misma, en 4.°, en casa de *Juan Pablo Martí*, en 1703.

También han contribuido a subministrar varias especies otros papeles político-legales que se dieron a luz por aquel tiempo.

* Sobre organización judicial del Consulado véase el cap. X, parte II, t. III, en el que Capmany volvió a tratar tal tema, y PERELS, *L'ordre judiciari mercantil*; VALLS-TABERNER, *Consolat*, II, p. 35-99.

está inserta en el Libro de las leyes marítimas del Consulado. Allí se ve que los negocios que se sugetaron desde el principio al conocimiento de los Cónsules eran las qüestiones sobre fletes, averías de mercadurías embarcadas, salarios de los marineros, acciones en buques, construcciones, subhastas, seguros marítimos, encomiendas hechas a patrón o marinero, deuda de patrón por empréstito tomado para habilitar su embarcación, naufragios, armamentos y, generalmente, sobre todos los demás contratos que se hallan declarados en el referido Libro del Consulado. Tenían además los Cónsules autoridad para arreglar y señalar los precios de los fletes de los buques nacionales entre sus patrones y los mercaderes; y el encargo privativo de inspeccionar el estado de los bastimentos en su casco y aparejos, antes que éstos pudiesen salir a viage, afín de precaver las desgracias y averías.

Los Cónsules, según la Real cédula de su creación quedaron obligados a proceder en dichas causas lisa y llanamente, sin forma de juicio y atendiendo sólo a la verdad del hecho. Y como esta nueva jurisdicción no podía dexar de luchar con la ordinaria, llovieron desde luego Reales cédulas declaratorias para sostener el Consulado y facilitar la mayor expedición de los negocios. Por los años 1354 promulgó el Infante Don Pedro una Real sentencia, por la qual declara, contra unas competencias movidas por el Bayle de Barcelona, que la jurisdicción de los Cónsules comprehendía todas las embarcaciones y cosas que se hallasen en la playa de Barcelona y dentro el mar de su imperio [15].

Pero quando se acrecentó y afirmó más la autoridad del Magistrado de la Lonja del mar, fue desde los años 1380, quando el Rey Don Pedro IV, por su privilegio concedió a dicho tribunal un conocimiento supremo sobre todas las causas marítimas y mercantiles, declarando que eran tan privativas de dicho Consulado que, si en su Real Cancillería se pusiese alguna demanda sobre negocio de comercio y la parte contraria rehusase litigar, se remitiese la causa al Consulado. Declara también que, de los juicios del Juez de apelaciones, no se podía suplicar, pues se debían mirar como sentencias del mismo Rey o de su primogénito [16].

Mas como de la palabra *playa del mar*, expresada en el privilegio del Consulado de 1394, se suscitasen frecuentes disputas en los juicios, sentencias y declaraciones de aquel tribunal, pues algunos suponían las *tascas*

[15] Col. Dip., n.º 170.

[16] Col. Dip., n.º 213.

por playa, otros el sitio del astillero común y otros la ribera o lengua del agua, por tanto el Rey, a instancia del Ayuntamiento y afín de quitar toda duda, declaró y otorgó a la ciudad, que la playa no sólo se internaba en el mar, sino que se extendía acia dentro de la ciudad, esto es, desde la orilla del agua hasta las murallas; y señalando al mismo tiempo otras demarcaciones en la ribera, declaró que fuera de la ciudad la *playa* se entienda desde la lengua del agua hasta quince *destres* tierra adentro con tal que no comprehenda este espacio tierras aradas ni plantadas [17]. Todo este distrito se señaló a la jurisdicción del Consulado en el término de Barcelona.

Este tribunal tenía la potestad executiva de todas las penas pecuniarias, y otras civiles, impuestas a los banqueros que hubiesen delinquido contra las leyes estatuidas por el Concejo municipal, para conservar la buena fe y crédito de aquella profesión [18]. Por Real privilegio de 1397 entendía en toda especie de negocios que traxesen origen de materias de comercio en qualquiera parte de Cataluña, así como lo practicaba en toda suerte de hechos marítimos en virtud de una especial concesión [19] del Rey Don Martín del año 1401, y por ampliación que después dio a este importante diploma Don Alonso V en 1424, llegó este tribunal a ser Juez legítimo en qüestiones de letras de cambio, compañías y otros qualesquiera contratos que llevasen el nombre o calidad de negocios mercantiles [20]. De esta ampliación de facultades obtuvo dicho Consulado, posteriormente, otras explicaciones y confirmaciones Reales, en virtud de las quales extendió su jurisdicción, atrayendo a su fuero todas las clases de personas, así eclesiásticas como seculares, de qualquiera condición que fuesen, y sujetando a su conocimiento todas las obligaciones chirográficas, como eran los billetes del banco público de la ciudad, vales, seqüestros y embargos por deudas mercantiles; y se reservaba la potestad de castigar a los inobedientes contraventores [21].

Eran también de su conocimiento todas las causas marítimas sin distinción de persona ni de clase, lo que fue origen de algunas competencias con el tribunal del Almirantazgo, que se acababa de crear en el año 1420. Los marineros destinados al servicio de las naves y galeras de guerra, se alistaban baxo el nombre de *acordados;* de aquí vino que el Almirante y Vice-

[17] Col. Dip., n.º 237.
[18] Col. Dip., n.º 220.
[19] Col. Dip., n.º 221.
[20] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. B. 193, f. 54-55 y 70. Privilegios de Alfonso V dados en Barcelona el 2 de Octubre de 1424.
[21] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. B. 193, f. 55-58. Privilegio de Alfonso V dado en Barcelona el 25 de Mayo de 1432; y en el mismo volumen, f. 86-92. Privilegio de Alfonso V dado en Massomem Rossarum, el 20 de Agosto de 1453.

almirante de Cataluña pretendieron la jurisdicción sobre la marinería en los negocios mercantiles y señaladamente en los ajustes contratados con los capitanes. Mas el Consulado ganó la competencia de jurisdicción por Real sentencia declarada a su favor en 31 de junio de 1425.

Habiéndose sucesivamente originado otras competencias, por decreto [22] Real se mandó al Almirante y Vice-Almirante no se entrometiesen en el exercicio de la jurisdicción civil en las qüestiones dimanadas de hechos mercantiles entre los marineros acordados. Desde entonces, los Almirantes y sus oficiales quedaron perpetuamente inhibidos de este conocimiento. También exercían los Cónsules con intervención del Ayuntamiento de la ciudad la facultad de suspender y aun privar del exercicio de sus cargos a los corredores de lonja o de cambios, por causa de procedimientos fraudulentos o dolosos, los quales, por otra parte, no podían usar de su oficio dentro de Barcelona sin su aprobación [23].

En fuerza de estos [24] y otros privilegios Reales, gozaba el Consulado de una jurisdicción privativa de otro qualquiera Juzgado ordinario; y sus pleytos en primera instancia eran inevocables a la misma Real Audiencia [25]. Pero posteriormente se exceptuaron de esta exclusiva los casos de mayoría de interés, qual era el de trescientas libras, y las regalías de viudedad, pupilage y menor edad [26], de modo que eran evocables todas las causas vertientes en los tribunales ordinarios quando concurrían los referidos motivos; y esta evocación se verificaba igualmente en las causas de segunda instancia seguidas ante el Juez de apelaciones del Consulado.

De la práctica forense y de sus fórmulas y procedimientos juiciales no hablaremos aquí por la prolixidad y variedad que incluye esta materia, cuyo conocimiento es inútil e impertinente para dar una idea política e histórica de este famoso establecimiento. Acacio Ripoll, en su tratado [27] legal de esta Lonja y Juzgado, trata extensa y doctamente como Jurisconsulto este asunto.

[22] Col. Dip., n.º 339.

[23] Col. Dip., n.º 342.

[24] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. B. 193, f. 55-58. Alonso V, por su Real cédula dada en Barcelona en 25 de mayo de 1432, concedida a la Lonja, declara que el que comprare géneros y mercadurías para cosas de su oficio, aunque por medio del arte las convirtiera en otra forma o especie, si el vendedor le reconviniese ante el Consulado para ser pagado, y dicho comprador no satisfaciese, sea reputado por *abatido*, y se ponga en la cárcel según el cap. CX del *Recognoverunt Proceres*; a menos de que pruebe que dichos géneros se perdieron por algún accidente.

[25] B. C.: *Ibíd.*, f. 139-142. Privilegio de Fernando II dado en Monzón el 17 de Mayo de 1510.

[26] B. C.: *Ibíd.*, f. 195. Carta de Felipe III dada en Barcelona el 23 de Julio de 1599.* La carta aludida es del 13 de julio de 1599. Asimismo, la *mayoría de interés* se cifra en 500 libras y no en 300.

[27] RIPOLL: *De Magistratus antiquitate*.

CAPITULO II

DE LAS LEYES MARITIMAS DE LOS ANTIGUOS BARCELONESES

DESPUÉS de haber referido la antigüedad, establecimiento, prerrogativas y jurisdicción del Consulado del mar de Barcelona, falta que demos una idea histórica y política de las leyes que por más de cinco siglos han servido de guía para la decisión de los juicios de este tribunal *.

Los antiguos prohombres del mar de Barcelona ilustrados con la experiencia y luces de los primeros navegantes de su patria que habían corrido los mares y los puertos más famosos del mediterráneo, compilaron las costumbres marítimas que por loables prácticas tradicionarias, tal vez dispersas y desordenadas, gobernaban a los pueblos mercantiles de Levante.

Este código consuetudinario, conocido y celebrado de todas las naciones por leyes del Consulado de Barcelona, ha sido la base de la legislación marítima en la baxa edad, y adoptado en todas partes como el derecho común moderno de la Jurisprudencia mercantil. Esta colección consta de 252 capítulos [1] a que siguen como por apéndice las ordenanzas náutico-militares de los armamentos y corso, cuya época se ignora también. Esta obra, precedida de las formas judiciales y forenses que se prescrivieron al Consulado de Valencia, y a su imitación a los de Mallorca, Barcelona y Perpiñán, que fueron creados posteriormente, fue impresa la primera vez en Barcelona, de orden de los Cónsules que entonces regían su Lonja en 1502

[1] Véase el Ap. n.º 26, donde se ofrece un Indice sumario de los referidos capítulos, suprimidos todos los pertenecientes a la práctica del Consulado.

* Obras generales sobre derecho marítimo y comercial: CHIAUDANO, *Studi e documenti*; GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*; PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*; ZENO, *Documenti per la storia del diritto commerciale (s. XIII-XIV)*, y *Storia del diritto marittimo italiano*.

en un volumen en 4.º [*]. Después, como se hubiese hecho rara esta impresión [*] para utilidad del comercio e instrucción de los hombres de negocios, dispuso el mismo Consulado segunda edición en 1592 [*].

Desde que este código salió a luz la primera vez, varias ciudades estrangeras trataron de traducirlo en su idioma patrio, para arreglar sobre estas leyes su judicatura mercantil [**]. Desde entonces fue mirado como el derecho general del comercio, pues mereció que los mismos Jurisconsultos de Italia y Francia lo comentasen e ilustrasen para el arreglo de sus decisiones. La primera traducción estrangera, de que consta noticia positiva es la italiana, que se hizo en Venecia por *N. Pedrozano* en un tomo en 4.º, en 1514. De esta misma se hizo segunda edición en 1576, en la misma ciudad, por *Gabriel Zeberti* y compañía. La segunda traducción es la que se hizo en Marsella en 1577, vertida del catalán original en francés por *Francisco Mayssoni*, abogado de aquella ciudad, a expensas de Guillermo Giraud, comerciante y vecino de ella. Después, en 1635, se hizo en la ciudad de Aix una impresión en casa de *Esteran David*. Sabemos que se publicó también una traducción latina, y que los Olandeses la traduxeron igualmente en su lengua en el siglo pasado; de lo que sacaron mucha luz para acomodar a su situación actual, género de comercio y de relaciones, las ideas que encontraron en aquella obra dignas de imitación.

Entre los Jurisconsultos que han tratado de estas leyes barcelonesas se cuentan Josef María Casaregis, escritor Genovés, en su obra legal *De commertiis*; Francisco Targa [***] y el Cardenal de Luca, *De credito*; Rocco, *De navibus et naulo*; Hevia Bolaños en su tratado *De comercio naval*; Antonio Mornac [†], Jurisconsulto del parlamento de París sobre la ley IX *de lege Rhodia*; Alexandro Raudense, Jurisconsulto milanés, en sus *Variae Resolu-*

[*] De ésta se hizo una traducción en castellano, que fue impresa en Valencia del Cid por *Francisco Díaz Romano*, en 1539, en un volumen en 4.º, trahe añadido al fin el Real privilegio de D. Fernando el Católico concedido a los Cónsules y comerciantes de la Lonja de Valencia.

[*] Fue impresa en un tomo en folio en Barcelona, en la oficina de *Sebastián Cormelles*, al Call.

[†] Este autor murió en 1619, y sus obras fueron impresas en París en 1721 en quatro volúmenes en folio. Véase el *Diccionario historico de los hombres ilustres*.

[*] Al escribir estas líneas Capmany desconocía la edición de 1484 del «Llibre del Consolat», de la cual tuvo noticia en 1791, cuando se acababa de imprimir su *Codigo de las costumbres marítimas*. Véase p. LXVII-LXXII de la citada obra.

[**] Nota de las ediciones catalanas y de las traducciones del «Llibre del Consolat» en Molinié y Brasés, *Les costums marítimes*. A esta lista hay que añadir la edición de Valls-Taberner (1930-1933), muy anotada y comentada; la facsímil del manuscrito de Valencia, publicada por el Ministerio de Asuntos Exteriores (1956); la traducción, con índice de referencias y glosario, de Parellada (1955), y la reedición de la de Capmany, preparada por Ana M.ª de Saavedra y aparecida con estas *Memorias*.

[***] Véase Carlos Targa.

tiones; Estevan Cleyrac Abogado de Burdeos, en su obra *Us et cotumes de la mer*, impresa en 1621, quien las cita y comenta como base de las antiguas leyes marítimas de Olerón, y de la Hansa Teutónica; y Sandi en su *Istoria Civile Veneciana* supone estas leyes barcelonesas como dechado de los Juzgados de comercio en la baxa edad, al modo que en el tiempo antiguo lo habían sido las Rhodias.

Que estas leyes fuesen compilación de los antiguos Barceloneses, y anteriores a todos los Consulados que después se establecieron en la corona de Aragón, está probado por todas las reglas críticas de la historia y de la cronología. Por lo tanto es necesario esclarecer este punto, respecto de que hasta ahora sin el menor examen se ha creído vulgarmente que dichas leyes eran propias del Consulado de Valencia, sólo por la razón de que los primeros quarenta y tres capítulos del volumen en que anda inserto este código comprehenden la primitiva forma forense de aquel tribunal, la que después fue común a los demás que los Reyes de Aragón instituyeron en sus dominios. Así es menester distinguir el método y orden judiciario que prescrivió el Rey Don Pedro III al Consulado de Valencia, que fue el primero de sus reynos, de las leyes marítimas que los antiguos Barceloneses habían recogido y ordenado para el régimen de su contratación particular; las quales después sirvieron de derecho común para la decisión de las causas mercantiles en todos los tribunales consulares de la corona de Aragón [4].

Que estas leyes estaban en uso antes que existiese el Consulado de Valencia, se deduce evidentemente de la misma Real cédula de su erección. Por otra parte, en dos distintos capítulos de la forma judiciaria de la Lonja de aquella ciudad, que son el XXII y el XXXI del mismo libro del Consulado, se hace referencia al código consuetudinario de dichas leyes marítimas, como pauta a que debían arreglarse los juicios del tribunal consular de Valencia, que fue instituido en 1283 por privilegio de Don Pedro III. En esta Real cédula se manda que los Cónsules decidan las causas según las costumbres marítimas que estaban en práctica en la ciudad de Barcelona [5].

[4] Sobre el origen y formación del código del Consulado véase: CAPMANY, *Código de las costumbres marítimas*; MOLINÉ Y BRASÉS, *Les costums marítimes*; PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*; VALLS-TABERNER, *Consolat de Mar*, y *Notes sobre el «Consolat de Mar»*; WAGNER, *Sobre els orígens del «Consolat de Mar»*.

Aureum opus privilegiorum Valentiæ, folio 33. Este Real diploma, dado en Valencia, a 1.º del mes de Diciembre de 1283, dice de esta suerte: *Item statuimus et ordinamus quod in Valentia sint duo Consules, qui anno quolibet sint electi in festo natalis Domini per probos-hamiaes maris, et præsentati coram Vobis, vel Justitiæ Valentiæ: qui Consules post-*

El mismo Matheu [6], Jurisconsulto Valenciano, declara que el Juez de apelaciones del Consulado de Valencia debía conformarse para sus decisiones, a la práctica y leyes del de Barcelona. En efecto: este libro en todos tiempos ha sido conocido y nombrado de todas las naciones por leyes del Consulado de esta última ciudad, y con esta denominación las han comentado y celebrado los Jurisconsultos estrangeros. Casaregis [7] supone que fue una compilación hecha en catalán en tiempo de los primeros Reyes de Aragón, que las naciones más adelantadas en el comercio traduxeron a su idioma para norma de la contratación. El mismo dice en otra [8] parte que este libro, en todas las materias marítimas se debe inviolablemente atender como una costumbre, que siendo universalmente adoptada por todos los reynos y repúblicas, tenía el vigor de una ley. El Cardenal de Luca (*De credito*, Discurs. 107, núm. 6), hablando de las leyes de este Consulado, también confiesa que fueron adoptadas en diversas épocas casi por todas las naciones del orbe christiano que cultivan la navegación y el comercio. Alexandro Raudense [9] supone que este código marítimo del Consulado aceptado en todos los países es una compilación hecha en Barcelona en los tiempos antiguos. Gerónimo Paulo, que fue capellán del Papa Alexandro VI y canónigo de Barcelona, después de haber visitado y observado la Italia, afirma que en su tiempo (escrivía en 1491) las leyes mercantiles con que se gobernaban casi todas las ciudades marítimas se llamaban comúnmente leyes *Barcelonesas*, denominándolas así por el origen que trahían de aquella ciudad [10]. Finalmente, Estevan Cleyrac en su ilustración a las leyes marí-

quam electi fuerint et præsentati, teneantur jurare in pose dictæ Justitiæ quod bene et fideliter se habeant in oficio consulatus. Volentes quod illi qui electi fuerint sciant de arte seu usu maris, et terminent contractus et dissentiones inter homines maris et mercatores, quæ juxta Consuetudinem maris fuerint terminandæ prout est in Barchinoun fieri consuetum.

[6] MATHEU: *Tractatus de Regimine Valentiæ*, cap. IV, § 10, n.º 16, donde dice: *Judex apellntionum juxta consuetudinem maris et capitula Consulatus maris Barchinonæ tenetur jus discere.*

[7] CASAREGIS: *De commercio*, III, p. 105. En el proemio al comentario del Libro del Consulado dice: *Basta il dire che appena fu egli in quella lor lingua per ordine delli antichi Rè d'Aragone compilato la prima volta, che come fondamento é norma della contratazzione marittima, abraciante venne tra pochi anni da tute le naziom d'Europa piu essercitate nel traffico, nel suo proprio idioma ciascheduna transportandolo, é di mano in mano poi per piu d'otto secoli seguittato sino à dí nostri.*

[8] CASAREGIS: *De commercio*, disc. XIX, dice así: *Qui (liber) in his marittimis materiis debet inviolabiter atendi uti universalis consuetudo, non minus legis vigorem in se habens, communiter apud omnes provincias et nationes recepta.*

[9] RAUDENS: *Variarum resolutionum*, capítulo XXII, dice lo siguiente: *Prætermittebam quod in volumine consulatus nautarum maris, antiquis temporibus compilato in Civitate Barchinone, ubique recepto, actum est.*

[10] SCHOTTUS: *Hispaniæ Illustratæ*, II, página 845: *Plerique nunc per urbem, Barcinonias, leges mercatorias appelant, ut per cunctas fere maritimas Civitates nautæ et mercatorum controversiæ hujusmodi legibus, vel ex his depromtis, summa auctoritate terminantur.*

timas de Olerón concedidas a los habitantes de aquella Isla, sitio de recreo de los antiguos Duques de Güiena, por la Duquesa Eleonor, Reyna de Inglaterra, dice que esta Princesa, regresando de la Syria, a donde había acompañado a su marido en una cruzada en el año 1266, en cuya época las costumbres marítimas del mediterráneo insertas en el libro del Consulado estaban muy corriente y válidas en todo el levante, a imitación de ellas hizo extender el primer plan de judicatura mercantil para servir de código legal del mar de poniente; el qual tomó el nombre de *Roole d'Olerón*, en memoria de su Isla muy amada. Así Cleyrac las ilustra su texto con varios pasages literales de las referidas leyes barcelonesas.

Es regular que estas leyes estubiesen compiladas, alomenos desde mediados del siglo XIII; pues que por ellas precisamente habían de juzgar los Cónsules que Barcelona empezó a establecer desde los años 1268 en varias escalas que frecuentaban ya entonces los traficantes de aquella ciudad: además de que la idea que traxo de ellas la Reyna Eleonor por aquel mismo tiempo, según Cleyrac, comprueba su existencia en cuerpo ordenado diez y siete años antes que se crease el Consulado de Valencia. Así, pues, dichas leyes no se pueden llamar leyes de aquel tribunal, sino leyes que adoptaron los Consulados de Valencia, Mallorca, Barcelona, Perpiñán y otros de Europa para norte de su judicatura: las que habían ordenado los antiguos Barceloneses. En todo el cuerpo de ellas no se habla una palabra que indique el lugar donde se compilaron, ni las personas que en esta obra intervinieron; ni se menciona a Valencia ni a sus pueblos, puertos, playas, mares, monedas pesos, medidas; ni se habla de aprobación o confirmación de algún Rey Aragonés: sólo se cuenta por bezantes, moneda corriente entonces en todo el mediterráneo, que trahía su origen de Constantinopla o Bizancio. Estas leyes, que sirvieron de regla para el Consulado de Valencia, se suponen mucho más anteriores a este establecimiento; porque su introducción en catalán antiguo [11] dice así vertida en castellano: *Éstos son los buenos establecimientos, y las buenas costumbres de hechos marítimos, que los hombres expertos que van por el mundo empezaron a comunicar a nuestros antecesores; los que compusieron por los libros de la prudencia de las buenas costumbres*; como si dixese: de la jurisprudencia consuetudinaria.

[11] *Llibre de Consolat*, I. 7. *Aquestes son los bons establiments, e les bones costumes que son de tot de mar, que los savis homens que van per lo mon ne comengaren a donar als nostres antecesors, los quals facren per los libres de la saviesa de les bones costumes.*

Que los prácticos de Barcelona compilasen y ordenasen estas leyes desde tiempos tan remotos no nos debe admirar, quando vemos que en 1258 extendieron un reglamento [12] para la policía naval y mercantil del muelle de dicha ciudad los prohombres de su ribera, distribuyéndolo en veinte y un capítulos; de los quales el V y VII son casi idénticos con el CCCXIII de las leyes del Consulado. Lo que probaría que éstas eran más antiguas y por tanto muy anteriores a la creación del Consulado de Valencia y aun a comercio alguno arreglado en un reyno recién conquistado donde en el año 1270 sólo había establecidos treinta mil christianos, según carta del Rey Don Jayme [13]. Amás de esto las dos impresiones que se han hecho de este volumen, la una en 1502, y la otra en 1592 siempre se han publicado por disposición de los Cónsules del mar de Barcelona, los quales considerando como propio aquel código, le añadieron varias ordenanzas [14] y reglamentos de la economía mercantil, que el Concejo Municipal había publicado en otros tiempos: haciendo de todo esto un cuerpo completo de legislación marítima que ha regido constantemente los Consulados de la corona de Aragón.

Antes de establecerse el Consulado de Valencia, Barcelona ya embiaba cónsules a varias escalas del mediterráneo, donde tenían su juzgado. Es regular que juzgasen a los Catalanes por las leyes de su país: pues cada nación tenía entonces en los puertos estrangeros juezes y leyes nacionales para gobernar la policía y economía mercantil de los ciudadanos. Enfín está tan distante este código de ser obra hecha en Valencia, que si hemos de dar crédito a la lista cronológica que en el volumen del Consulado está inserta al fin de las leyes marítimas de corso, expresando las épocas y las diferentes naciones que las habían adoptado, encontramos que doscientos y ocho años antes que hubiese Consulado en aquella ciudad, y ciento sesenta y tres antes de haberse recobrado del poder de los Sarracenos, ya eran conocidas y adoptadas en Roma. Pregúntese ahora, en el año 1075 ¿qué leyes podían dictar a la navegación y comercio los pocos christianos cautivos que gemían su mísera suerte en las mazmorras del reyno de Valencia? Mucho más aún, los mismos Barceloneses, que acababan de sacudir

[12] Col. Dip., n.° 14.

[13] Col. Dip., n.° 24.

[14] Entre otras se cuentan un reglamento para los Consulados de Sicilia en 1341, y unas ordenanzas sobre casos marítimos hechas por los Concelleres de Barcelona en 1435. Después sigue un vando de los mismos sobre las letras de cambio, y últimamente están inscritas otras ordenanzas de los mismos de 1481 sobre los seguros marítimos, que Rocco cita y explica en su tratado *De navibus et naulo*, publicado en Amsterdam en 1708.

el yugo mahometano, y tenían cerrado el mar con las continuas pyraterías de los Baleares. ¿tendrían por ventura las primeras nociones de la contratación marítima, quando aún dudamos si en aquel tiempo habían salido de la esfera de pescadores?

Esta perplexidad nos conduce a desvanecer nuevas dudas y a descubrir ciertas contradicciones cronológicas de la referida lista que la crítica no puede admitir de buena fe. Está pues concebida y ordenada en estos términos. = En 1075 fueron dichas leyes firmadas por los Romanos en San Juan de Latrán para su observancia. = En 1102 lo fueron en Acre por el Rey Luis y el Conde de Tolosa. = En 1102 lo fueron en Mallorca por los Pisanos. = En 1118 lo fueron en Pisa en San Pedro de la mar, por Ambrosio Milleri, Potestad. = En 1162 lo fueron en Marsella en la hospedería de los freyles del Hospital, en la habitación de Jofre Antox. = En 1175 lo fueron en Almería por el Conde de Barcelona y los Genoveses. = En 1186 lo fueron en Génova en la punta del muelle por los ancianos Pedro Ambrosi, Juan de San Donato, Guillermo de Carmesí, N. Baldoni y Pedro de Arenas. = En 1140 lo fueron en Rhodas por Goleta. = En 1187 lo fueron en Brindiz por el Rey Guillermo. = En 1200 lo fueron por el Príncipe de Morea. = En 1215 lo fueron en la iglesia de Santa Sophía de Constantinopla por el común de Venecia, y las juró por ellos el Rey Juan después que la perdieron los Griegos. = En 1224 lo fueron en Mesina en Santa María la nueva ante el Obispo de Catania, por el Emperador Federico. = En 1250 lo fueron por Juan de Beaumont sobre el alma del Rey de Francia ante los cavalleros del exército (en Palestina), de los Templarios, de los Hospitalarios y del Almirante de Levante. = En 1262 lo fueron en Constantinopla en San Angelo por el Emperador Paleólogo. = En 1270 lo fueron en Suria por Federico, Rey de Chypre; y en Constantinopla por el Emperador Constantino. = En el propio año lo fueron en Mallorca por el Rey Don Jayme de Aragón.

Entre otras contradicciones, los anacronismos garrafales bastan para hacer despreciable la fe de esta relación. En primer lugar, Luis VII, Rey de Francia, que supone en la expedición de la cruzada, no llegó a la Palestina hasta el año 1147. 2.°, los Pisanos no desembarcaron en Mallorca hasta 1115, en que se hizo la primera conquista de aquella Isla. 3.°, el Conde de Barcelona y los Genoveses no concurrieron en el sitio de Almería en 1175 sino en 1147; además de que aquel Príncipe que fue Raymundo Berenguer IV, había muerto en 1162 en un arrabal de Génova. 4.°, En 1215 no

había en Constantinopla ningún Rey llamado Juan, pues sólo consta que desde 1228 hasta 1237, en que murió de ochenta y nueve años, gobernó Juan de Brena, que había sido Rey de Jerusalén, en calidad de Regente del Imperio en la menor edad de Balduino II. Por otra parte, ¿cómo podían los Venecianos haber jurado en aquel tiempo la observancia perpetua de dichas leyes, quando la compilación más antigua y auténtica que ha conocido aquella nación en orden a la legislación marítima no pasa, según Sandi [15], de 1252, para cuya observancia la República nombró entonces tres ciudadanos zeladores? 5. En 1270 no reynaba en Chypre ningún Federico, ni en el catálogo de sus Soberanos se lee tal nombre: ni tampoco en Constantinopla tenía entonces el cetro ningún Constantino, sino Miguel Paleólogo. 6. El Rey Don Jayme I de Aragón tampoco se hallaba en Mallorca en el año 1270, como se supone en la referida lista.

Esta lista ha sido impresa en las dos ediciones del Libro del Consulado y en todas las traducciones que se han hecho después; mas por una parte las circunstancias de mes, año, lugar y personas con que individualiza las distintas adopciones que se hicieron de aquellas leyes, y por otra la casta de la dicción, que manifiesta mucha antigüedad, llevan consigo una apariencia de verdad y autenticidad, capaz de dexar vacilante el juicio de los mayores críticos. En obsequio de la verdad debemos acomodar en parte nuestro dictamen al pensamiento de Constantino Cayetano en sus comentarios a la vida del Papa Gelasio II [16], natural de Pisa, quando dice lo siguiente: «A la verdad los Pisanos, así por los privilegios de los Emperadores, como por la aclamación de todas las naciones, fueron llamados señores del mar; pues ellos fueron los promovedores paraque la navegación, que hasta entonces carecía de leyes, tubiese en adelante reglas fixas. Como religiosos resolvieron consultar la autoridad pontificia, y por tanto pasaron

[15] SANDI: *Storia Civile*, II, parte I, lib. IV, cap. VII, p. 863. De estos estatutos de la policía náutica, que se ordenaron baxo el gobierno del Dux Reniero Zeno, hacen memoria también las crónicas de Dandulo y Sanuto, pero dice Sandi que los originales jamás se han encontrado y que en consecuencia perdieron su vigor dentro de pocos años, y que el único derecho patrio de la nación veneciana que quedó en uso y corriente fue el que se dispuso y recopiló en varios capítulos del Libro VI de los *Estatutos vulgares* ordenado en 1343.

Sin embargo, afirma por otra parte el dicho historiador que en quanto al derecho común marítimo para la contratación con los estrangeros tenían los Venecianos adoptado ya el código del Libro vulgarmente intitulado del *Consulado del mar*, cuyo título no se puede suponer anterior a 1347, que fue el año de la erección de aquel tribunal en Barcelona. Pero Sandi, como tocó sin la debida crítica y examen este punto, al paso que adopta la vulgaridad de suponer aquel código del año 1075, dice que fue una compilación hecha por los marinos de Valencia de orden del Rey de Aragón.

Sería una perdición de tiempo detenerse en refutar tales anacronismos, ni en preguntar quién era el Rey christiano que en el siglo XI gobernada al reyno de Valencia.

[16] MURATORI: *Scriptores*, III, p. 402.

a Roma, y lograron que Gregorio VII condescendiese en aprobarlas y confirmarlas con su apostólica potestad en la Basílica de San Juan de Latrán en las calendas de marzo de 1075; y en su conseqüencia, los Romanos se obligaron con juramento a observarlas perpetuamente. Y en el año 1115 los mismos Pisanos, habiendo llegado a Mallorca, se conformaron a ellas; lo que repitieron después en Pisa en 1118, corroborando con juramento. Más adelante varios reynos, repúblicas y naciones así de oriente como de occidente, las adoptaron por su orden. Por lo tanto, vemos a dichas ordinaciones en lengua latina, italiana, provenzal y catalana, unas manuscritas y otras impresas».

Hasta aquí este pasage produce una gran probabilidad. Pero, pregúntese después: si estas leyes fueron obra de los Pisanos ¿cómo todos los autores que han tratado de ellas, y en especial los Jurisconsultos italianos que debían ignorarlo menos que los otros, las han llamado siempre leyes barcelonesas o leyes del Consulado? ¿Cómo es que todas las traducciones se han hecho sobre el original catalán? ¿Cómo en Pisa nunca se han producido las ordinaciones primitivas en ningún idioma?

Lo más probable es que los Catalanes no las instituyeron, porque a mediados del siglo XI, en que Venecia, Génova y Pisa eran estados de gran poder y tráfico marítimo, Barcelona tenía muy poca representación en los mares para hallarse en el estado de dictar leyes generales al comercio naval, ni en aquellos tiempos se promulgaban en lengua vulgar. Lo que únicamente harían después los Barceloneses, sería compilar las costumbres con que hasta entonces se había regido el comercio del mediterráneo, y que habían sido adoptadas por los Pisanos Venecianos, Genoveses, Napolitanos, Provenzales, Sicilianos, Cypriotas, Griegos y otros Levantinos, reduciéndolas a un cuerpo íntegro, metódico y más copioso; que por la pérdida del primitivo original o por la injuria de los tiempos, ha sido el único que han buscado, comentado y traducido las demás naciones. Muy bien pudieron los Pisanos ser los primeros que instituyesen algunas ordinaciones marítimas relativas a su país, y tal vez las primeras escritas de aquella época; mas no nos consta si son las mismas que hoy componen el cuerpo legal del Consulado, o si son parte de ellas en la substancia y expresión. Los Pisanos pudieron ser los primeros que escribieron un código marítimo, sin que éste sea el mismo que hoy se conoce con el título de Consulado del mar. Lo cierto es que quando se emprendió la compilación por los prohombres de Barcelona, habrían mudado ya mucho las cosas, atendidos los usos y prác-

ticas que se habrían adoptado en las ciudades del mediterráneo, desde que los Pisanos pusieron la primera piedra al edificio, que los Barceloneses, provistos de más materiales, supieron concluir.

Y en tanto es verdad que los Barceloneses, después de haber compilado las leyes marítimas, las explicaron y enriquecieron con nuevas experiencia; que los capítulos LXV, CCXI y CCXCV son declaraciones de los que les preceden pues en ellos se leen estas explicaciones = *así lo pusieron* = *así lo establecieron* = *así lo aprendieron nuestros antecesores*. Y en el capítulo CCXCV, que habla de cómo debe pagarse el flete en caso de echazón, después de alegar varias opiniones, se prosigue así: *los antiguos antecesores nuestros, que primerrimente cuduvieron el mundo en diferentes lugares y partes, atendiendo y viendo las opiniones referidas, tubieron consejo y acuerdo entre ellos de que no podrían quitar y remover las dichas opiniones.*

Otra de las pruebas de que este libro fue hecho con relación a los Catalanes, y a su navegación actual del siglo XIII, es que en el capítulo LXXVII se habla del flete que debía pagar el factor por su cama, equipage y criado en el viage a Acre Alexandría o Armenia. Este capítulo no podía acomodarse a distintos países, porque el flete, según el parage del embarcadero, había precisamente de variar. Por otra parte estas escalas de comercio, que sólo empezaron a frecuentar los Barceloneses en el siglo XIII, mal indican que éstos hubiesen compilado dichas leyes después de mediados del XI. Este pensamiento queda confirmado por el capítulo LXXVIII de las mismas leyes, en que se declara baxo un precio fixo el flete para Berbería y Andalucía; lo qual ofrece las mismas reflexiones.

Si las leyes del Consulado fuesen, efectiva y enteramente, las mismas que formaron los Pisanos en 1075, ¿cómo es que en Italia las Lonjas de los Consulados no empezaron hasta fines del siglo XII? y ¿cómo de la de Pisa no encontramos memoria en obra alguna histórica? Los primeros establecimientos de esta naturaleza de que consta noticia cierta, son los de Luca y Módena en 1182, en que concluyeron un ajuste los Cónsules de los mercaderes de una ciudad con los de la otra. El segundo testimonio se saca de los antiguos registros del consistorio de Módena, y es un contrato de unión y compañía entre los Modeneses y Ferrareses, concluido en 1198 [17]. Por otra parte, si las leyes de Pisa fueron leyes comunes del mediterráneo desde el año 1075, y los Reyes de Nápoles y Sicilia, como refiere el libro del

[17] MURATORI: *Antiquitates*, II, p. 887.

Consulado, las adoptaron una vez en Brindiz en 1187 Guillermo II, y otra en Mesina en 1224 Federico I, Emperador de Alemania ¿por qué Rogerio I, entre otros privilegios que concedió en 1128 a la ciudad de Mesina, recién conquistada, establece un Juzgado al qual presidían los Cónsules del mar a elección de los capitanes de las naves y mercaderes, para conocer de todas las causas marítimas y negocios mercantiles que tubiesen relación con ellas? Estos Cónsules podían formar ordenanzas sobre los usos del mar y método de regir dicho tribunal [18]. Ahora, pues, quando en Sicilia se trataba de establecer un código de leyes marítimas, poca noticia tenían del de los Pisanos: o alomenos éste, si existía sólo se reduciría a unas ordinaciones diminutas y relativas a su policía local. Además, ¿cómo habiendo instituido sus reglas los de Mesina en 1128, podían haber adoptado en 1224 las que llamamos vulgarmente del Consulado, ahora fuesen de los Pisanos, ahora de los Barceloneses? Los Genoveses, que tenían tanta proximidad con Pisa, y que no podían ignorar lo que eran sus leyes, nada hablan de ellas; y sólo encontramos que por los años 1250 estatuyeron aquellos republicanos los Cónsules del mar en número de quatro para conocer de las causas relativas a los negocios marítimos [19].

[18] BALUZE: *Miscellaneorum Lib.*, VI, p. 174. Brevis Historia Liberationis Messanæ. Privilegium Rogerii I Siciliæ, datum Messanæ, 15 Maii anno 1128: *Præterea decernimus quod præsint in eadem curia maris Consules per universorum primates et mercatores eligendi; qui cognoscant de marinis negotiis, quibuscis mercantiis, et eorum naturam sapientibus. Qui Consules de usibus marinis et modo regendi curiam valeant capitula statuere.*

[19] FOGLIETTA: *Historiæ Genuensium*, lib. V, p. 90. *Jam sæculum alterum transierat* (anno 1250) *cum preter Consules in causis forensibus, quatuor cives socii et conciliarii dati, quorum cura maxime ad res maritimas pertineret, ideo vulgo Consules maris appelati sunt.*

CAPITULO III

DE LOS CONSULES ULTRAMARINOS QUE NOMBRABA LA CIUDAD DE BARCELONA

Otra de las pruebas de la general navegación de los Catalanes y de los progresos que había hecho desde mediados del siglo XIII la policía en Barcelona para fomentar y conservar su comercio externo, es el gran número de Cónsules ultramarinos que para la protección de los navegantes y mercaderes había establecido aquella ciudad en casi todas las escalas del mediterráneo y de otros mares. En efecto: la extensión variedad e importancia de su tráfico, desde Flandes hasta Constantinopla, exigían la creación de unos empleos públicos, cuyos sujetos representasen en tierras estrañas y remotas a su propia nación, así para defenderla contra las vexaciones e insultos frecuentísimos en aquellos tiempos, como para celar sus fueros y libertades de estrangería, y administrar justicia a los traficantes en sus debates y qüestiones.

Aunque el oficio de Cónsul para juzgar las controversias marítimas y mercantiles en tierras estrañas, lo hallamos ya creado en unas ordenanzas [1] de 1258, pues allí se ordena que todos los vecinos de Barcelona que se hallasen en tierra de estrangeros debían obedecer a los Prohombres o cónsules que llevaban a bordo los bastimentos que salían de aquella capital *, no podemos considerarlo como la primitiva institución de los Consulados generales de residencia fixa que después se establecieron con lonja y tribunal sedentario. En efecto: su Magistratura Municipal ** llegó a conseguir una de las mayores regalías a que podía entonces aspirar la ciudad más independiente, qual fue la de elegir de su propia autoridad los Cónsules que

[1] Col. Dip., n.º 14.

* Sobre la importancia de tales ordenanzas véase Valls-Taberner, *Notes sobre el «Consolat de Mar»*, p. 175.

** Cf. Ap. n.os 15 y 21.

juzgase necesarios para proteger sus factorías y bastimentos en todos los puertos y mercados de su contratación. Esta suprema autoridad que exerció constantemente por espacio de más de quatro siglos, trahía su origen en un Real diploma [2] de Don Jayme I del año 1266. En él se concede a dicho Magistrado la facultad de elegir anualmente Cónsules de su satisfacción en las embarcaciones que ivan al viage de ultramar. Estos empleados llevaban autoridad para gobernar, apremiar, castigar y oír en juicio no sólo a los Catalanes, sino a los demás vasallos del Rey que navegasen a aquellos países o residiesen en ellos: igual potestad tenían sobre las embarcaciones y efectos pertenecientes a los nacionales. Tenían licencia los que no querían permanecer en las partes ultramarinas por más tiempo de un año, de subdelegar un teniente por todo el término que les faltase cumplir, con la misma jurisdicción que sus principales, a quienes debían responder únicamente del buen desempeño de sus cargos. Pero al Magistrado Municipal se le reservaba el pleno poder de castigar con penas arbitrarias a los Cónsules y Vice-cónsules en sus faltas o excesos; todos los quales, antes de recibir su título debían jurar en el Ayuntamiento el portarse bien y lealmente en su oficio en honor del Rey, y en beneficio de la ciudad, de sus vecinos y de toda la nación catalana.

Este Real diploma fue confirmado, explicado, y ampliado por otro [3] expedido dos años después; en el qual se concede plena y perpetua autoridad al Magistrado Barcelonés para elegir Cónsules no sólo en las partes de ultramar, sino también en las de Romanía, y en otras qualesquiera adonde aportasen las embarcaciones de Barcelona. También se mandó que los electos no podían rehusar la admisión del oficio; y que todos los vasallos de la Corona de Aragón, así comerciantes como de otra qualquiera condición, habían de ser juzgados por dichos Cónsules en todas sus causas y acciones, debiéndoles toda obediencia.

La ciudad en virtud de esta amplia y absoluta regalía, empezó desde luego a poner en exercicio la autoridad y facultades que por ella se le comunicaban, despachando en favor de personas beneméritas los títulos correspondientes. Éstos llevaron desde el principio un estylo casi uniforme, concebido en lengua latina, según el uso general de aquellos tiempos; y fueron siempre expedidos en nombre de los Magistrados que componían el Ayuntamiento. En el discurso del despacho se explican las facultades, prerrogativas y obligaciones del oficio del Cónsul, y al mismo tiempo se re-

[2] Col. Dip., n.° 19. [3] Col. Dip., n.° 23.

quiere y exhorta a todos los Catalanes y demás súbditos de la corona de Aragón, que tengan, reputen y obedezcan como a tal cónsul al electo en la ciudad o puerto adonde vaya destinado. Enfin, el título llevaba para mayor autenticidad el sello pendiente con las armas de la ciudad de Barcelona, y se entregaba firmado de los capitulares de ella y refrendado por el escribano de registros del consistorio [4]. El Cónsul electo, con estas formalidades, prestaba su juramento y afirmaba su obligación de portarse bien y lealmente, afianzando con su persona y bienes su responsabilidad, amás de dos fiadores abonados y acaudalados que presentaba para su seguridad.

Por lo que hemos podido inquirir acerca de las facultades de aquellos empleos, se colige que eran unos oficios de mucha importancia y representación, cuya jurisdicción y prerrogativas hoy no se conocen ya en las naciones europeas. Éstas en los primeros siglos del renacimiento del comercio en el mediterráneo convinieron en que cada una tubiese, en las escalas y puertos mercantiles de la otra, sus naturales reunidos en cuerpo nacional, con barrio demarcado, Lonja de contratación y Juzgado consular según sus leyes particulares; y también el uso de pesos y medidas propias, con otras muchas esenciones. Tal fue la práctica general de todas las repúblicas y reynos marítimos del mediterráneo en los siglos de la baxa edad. De otro modo hubiera sido imposible abrirse comunicación, fomentar y extender el tráfico y la navegación a los países estraños y remotos aunque hubiesen sido los más civilizados.

En una palabra, en aquel tiempo se hacía el comercio como hoy se practica en Smyrna, Alepo y el Cayro, donde los Francos, expuestos a frecuentes tropelías y revoluciones, conservan en cierto modo los mismos fueros que acabamos de explicar. Estas precauciones dimanaban entonces también de que las naciones, a la rivalidad natural entre ellas juntaban la desconfinza y los recelos que tenían de su fe las unas de las otras. En efecto, los tratados y las alianzas eran poco duraderas y expuestas a las continuas violaciones a que convidaban por una parte la falta de embaxadores ordi-

[4] Para mayor inteligencia, véanse en la Colección Diplomática n.os 132, 406, 418 y 466 quatro títulos copiados extensamente, que contienen distintas épocas y destinos, y en los que se observa muy poca variedad. Solamente se advierte alguna en los que son posteriores al año 1189, en que se instituyeron las extracciones o insaculaciones consistoriales para los oficios públicos así internos como externos. Los Cónsules ultramarinos se sorteaban también de una bolsa o cántara particular en que estaban, por medio de unas cedulillas, inscritas las personas habilitadas para dichos empleos, y aun que éstos se extrahían por sorteo, el Ayuntamiento siempre despachaba el mismo título, el qual servía de aprobación o confirmación, pues la ciudad conservó el derecho de exclusión en el caso en que el sorteado no tubiese las calidades y requisitos necesarios, o que no conviniese a los intereses del Rey o de la patria.

narios en las cortes respectivas, que celasen su observancia, y por otra la ignorancia política del equilibrio entre las Potencias de Europa. Por consiguiente, los Cónsules representaban en los países de su residencia a sus respectivas naciones, a cuyos súbditos presidían, defendían y juzgaban. A la verdad fueron entonces las personas públicas más autorizadas que reconocía el derecho de gentes; porque las embaxadas eran en aquellos tiempos encargos extraordinarios y perentorios.

Los empleos de Cónsules debían de ser por consiguiente muy apetecibles por la representación y autoridad que gozaban. Así vemos que dichos cargos, en los tres siglos que continuaron en pleno exercicio, fueron obtenidos muy a menudo por sugetos de las familias más ilustres que conoció Barcelona así de la clase de cavalleros como de ciudadanos honrados; aunque comúnmente eran destinados para la de comerciantes. Algunas personas estrangeras de las principales alcuñas de Génova y Florencia tampoco se desdeñaron de solicitar y servir aquellos cargos en nombre y baxo la autoridad del Magistrado de Barcelona, como fueron un N. Doria en Manfredonia, en 1473, y un Cosme de Médicis en Pisa [5], en el año 1422.

De estos testimonios se infiere el aprecio que merecía entonces el comercio, pues la principal nobleza se confundía con el cuerpo de mercaderes para la habilitación de los empleos públicos. Los nobles por este medio corrían el mundo, trahían de países remotos y estraños nuevos y varios conocimientos y se exercitaban en negocios políticos; de modo que aun después de embaynada la espada, quando no hubo más conquistas capaces de ocupar su ambición o su valor, desconocieron la torpeza y martirio del ocio; así, pues a la patria nunca le faltaron defensores. Parece, también, que el espíritu mercantil, que en aquellos tiempos animaba a los Barceloneses, era el mismo que gobernaba y conducía a su prosperidad a los Genoveses y Venecianos, entre quienes las casas senatorias de la primera consideración obtuvieron los principales consulados en las escalas de Levante, como eran las de Doria, Justiniani, Morosini, Loredano, Dandolo y otras que nos refieren las crónicas nacionales.

Por otra parte, los cargos consulares de los Catalanes debían de ser también muy apetecibles por razón de los fuertes emolumentos que percibían; para lo que era necesario que su comercio estubiese muy floreciente y extendido, quando unos empleos sin dotación fixa ni por el estado ni por

[5] Para enterarse de los nombres y familias de estas tres clases de personas, y de los Consulados que obtubieron en diferentes tiempos y países, véase el Ap. n.º 23.

la ciudad se habían multiplicado a un número tan considerable como veremos después. Como no tenían los Cónsules sueldos señalados, sus emolumentos provenían de varios derechos cargados sobre los buques nacionales y las mercaderías, cuyo ingreso es natural que variase según los tiempos y países.

Parece que la primitiva asignación fue de un dinero por libra, es decir, de un tercio por ciento, pues el comercio de la ciudad de Narbona, habiendo elegido en 1278 un Cónsul en Pisa, le concedió, a imitación de lo que cobraba el de los Catalanes la referida imposición [6]. En Constantinopla y demás tierras del Imperio se acostumbraba a exigir el dos por ciento, la mitad para el Emperador y la otra mitad para el Cónsul. Los Cónsules en Alexandría percibían quatro dineros por libra, dos de entrada y dos de salida, que correspondían a unos dos tercios por ciento, cuya exacción se trató de reducir en 1137 a instancia del Magistrado de Barcelona, afín de fomentar el comercio que se volvía a entablar en Egypto. También consta que por los años 1192 lo que percibía el Cónsul en aquella región era el uno por ciento del valor de los géneros, pero quando era moneda efectiva de oro, plata, o platina, o pasta de estos metales, sólo cobraba la mitad de aquel derecho [7].

En los Cónsules de Sicilia había alguna diferencia en orden a los derechos, según se lee en las ordenanzas que en el año [8] 1311 fueron publicadas por el Magistrado de Barcelona con motivo de arreglar el comercio de aquella Isla. Redúcense en substancia a que todo mercader, factor, patrón y marinero, precediendo manifiesto jurado ante el Cónsul del dinero que hubiese empleado, y de las mercaderías que hubiese despachado, le pagase sus correspondientes derechos. Éstos se reducían a un grano y medio por onza del valor de los géneros que conducían a la Isla; y si éstos, por no hallar despacho, se llevaban para otros países, se exigía solamente la mitad del citado derecho. Toda embarcación pagaba cinco tarines por cada cubierta en todos los viages, y cada marinero un carlino: pero siempre que la pacotilla de éste excediese el valor de siete onzas de oro, pagaba la mercancía y no la persona. Los patrones nada pagaban por sus personas,

[6] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, II, lib. XVII, p. 27.

[7] Col. Dip., n.º 419. En el nombramiento que se hizo de *Jayme Vilastrosa* * en el año 1492 consta que se le señalaron por cada cien libras 24 quilates, y 12 quando las cien libras eran valor intrínseco de oro, plata o platina, en moneda o bien en pasta. Cada 20 quilates se reputaban allí por un ducado veneciano, que correspondía a 15 sueldos barceloneses, de los que 2000 hacen las 100 libras. * Léase Jaime Vilastrosa.

[8] Es un reglamento inserto en el *Llibre de Consolat*, f. 107-108.

mas llevando efectos, moneda o cambios suyos o por encomienda, adeudaban como mercaderes.

De estos derechos los Cónsules de Trápani debían dexar anualmente cinco onzas de oro para la fábrica de la hospedería y lonja que los comerciantes catalanes tenían en dicha ciudad, según costumbre de otras naciones. Y después de explicar el referido reglamento la satisfacción de aquellos derechos tres días antes de la salida del puerto, y del modo de portarse el cónsul en la recolección de los bienes y herencias de los Catalanes que muriesen en Sicilia sin persona o compañero encargado, y en las providencias contra los factores que por sus vicios podían disipar los caudales, conclúyese con que siempre que algún mercader o patrón necesitase de que el Cónsul saliere de la ciudad para defenderle de algún agravio o vexación, éste no podía exigirle salario alguno, si tan sólo los costos de la manutención y de las cavallerías. Mas si por algún contrafuero general hecho al común de la nación conviniese que el Cónsul pasase a la Corte del Rey de Sicilia, los gastos de su viage debían satisfacérsele a prorrata por los mercaderes y patrones catalanes que a la sazón se hallasen en aquella ciudad o puerto.

Del Consulado de Damasco, según un reglamento [9] del año 1386, sabemos que de los géneros y dineros llegados a Baruth vía recta desde Barcelona, se adeudaban treinta dineros por cada trescientas libras, según el manifiesto que certificaba el escribano de la nave. Pero si dichos efectos no llegaban a descargarse, eran inmunes de todo derecho. Por otra parte se debía estar al manifiesto hecho en Barcelona para arreglar el valor de los géneros quando éstos se vendían en Chypre, y su producto se empleaba en compras o en cambios en Damasco; y además por cada vez que la moneda se pasaba de aquella Isla a este mercado se adeudaba derecho nuevo. Últimamente, por los efectos y dinero, que en buque nacional o estrangero procedente de Sicilia, Rhodas, Chypre, Romanía y Turquía, se conduxese al puerto de Baruth, cobraba el Cónsul veinte dineros en cada quatrocientos ducados de quince sueldos cada uno. Enfín, según una carta [10] de los Jurados de Mallorca, escrita a los de Barcelona en 1443 acerca de algunas quexas contra el Cónsul de los Catalanes residente en la isla de Rhodas, consta que éste no tenía señalado más emolumento que un quatro por ciento. Éstas son todas las luces y noticias que hemos podido recoger en orden a los sala-

[9] Col. Dip., n.º 231.

[10] A. H. M.: *Lletres comunes*, 1443.

rios y derechos que se percibían por los Cónsules en algunas escalas de contratación.

Esta regalía de nombrar los Cónsules y conocer de sus faltas privativamente, fue mantenida y defendida por el Magistrado de Barcelona con el mayor tesón en todos los tiempos, como una de las más apreciables y útiles prerrogativas, pues por este medio residía en sus manos la dirección absoluta de todos los puntos conducentes al fomento, conservación y crédito del comercio y prosperidad de sus ciudadanos. Varios son los exemplares de la escrupulosidad con que los mismos Reyes atendieron y respetaron este singular privilegio de la ciudad de Barcelona, en todas las competencias que se movieron entre la potestad Real y la municipal sobre este punto de las elecciones.

En 1351 los Jurados de Mallorca, que sin duda tendrían algún interés en que los Cónsules de los Catalanes que se habían de poner en Génova y Pisa fuesen a nominación de la Corte, persuadieron a Don Pedro IV que les expidiese de su propio movimiento su Real nombramiento. La ciudad de Barcelona reclamó la posesión de su regalía, y expuso vigorosamente su contrafuero; en vista de lo qual, el Rey, por su cédula dada en Perpiñán aquel mismo año, declaró que los nombramientos de Cónsules despachados durante la competencia entre las ciudades de Mallorca y Barcelona no llevaban la mente de quebrantar en nada los privilegios y posesión en que ésta se hallaba, y por tanto, así los declaraba y reconocía de nuevo [11]. A instancia también de la misma ciudad, que reclamó otra vez su derecho contra un nombramiento obrepticio de Cónsul de Trápani expedido por el mismo Rey D. Pedro, fue revocado el citado título por Real Decreto [12] dado en el año 1352.

Otros varios son los exemplos que vienen en confirmación de esta práctica. Por una Real cédula de 1341, consta la revocación del título de Cónsul de Génova que poco tiempo antes había sido conferido por la Corte [13]. Por los años 1445 residía en Constantinopla Pedro de Rocafort, en calidad de Cónsul de los Catalanes, cuyo título le había despachado el Rey Don Alonso. Mas como este nombramiento fue expedido sin intervención ni noticia del Magistrado, dicho Rocafort, que no podía ignorar la regalía que gozaba la ciudad, recurrió a ella por medio de una carta en que la participaba su nueva provisión, rogándola mandase a sus ciudadanos le reputasen por cón-

[11] Col. Dip., n.º 161. [12] Col. Dip., n.º 163. [13] Col. Dip., n.º 148.

sul suyo legítimo, satisfaciéndole los derechos que como a tal le pertenecían [14]. Consta, enfín, por una sentencia de Don Fernando el Católico en 1512 a favor de la referida ciudad, que en un mismo tiempo salieron provistos dos sugetos distintos para el Consulado de Trípoli, el uno nombrado por el Rey, y el otro por el Ayuntamiento; pero en vista de esto, S. M. revocó su nombramiento [15]. Del mismo año hay otra sentencia revocatoria, en que el Rey declara por nula la provisión que había hecho a un sugeto del Consulado de Génova, paraque sólo valiese y subsistiese el nombramiento que había expedido la ciudad a favor de otro.

Todas las ciudades de la corona de Aragón reconocieron siempre la suprema autoridad de la de Barcelona en las elecciones de cónsules ultramarinos, con la jurisdicción sobre los vasallos del Rey. Con aviso de cinco de junio de 1443, los Jurados de Mallorca participaron al Ayuntamiento de Barcelona que, por cartas de algunos mercaderes catalanes de Rhodas y Constantinopla, habían tenido noticia como el cónsul que había nombrado para aquellos países intentaba con algunas vexaciones y aun con injurias, recargarles los derechos, hasta desacreditarlos con el Emperador con fines interesados y sórdidos, paraque mandase embargarles sus efectos y les castigase. Pero la calumnia no fue oída por fortuna; sobre lo qual, los referidos Jurados insistían en la deposición de aquel Cónsul, substituyéndole otro de mayor conducta [16].

Por otra parte la ciudad de Barcelona, siempre vigilante en todo lo que miraba al fomento de la navegación y comercio, jamás tuvo ociosa la potestad que gozaba de castigar o remover a los cónsules de mala conducta o sospechosos. En 1393 fue separado de su empleo el Cónsul de los Catalanes de Saona y puesto otro en su lugar [17]. Así mismo consta que en 1478 el Cónsul que residía entonces en Génova fue removido a instancia de los patrones catalanes por el mal trato que de él experimentaban [18].

Enfín, la suprema potestad que exercía la ciudad de Barcelona sobre todos los cónsules ultramarinos era tan reconocida por éstos mismos, que quando padecían algún agravio o vexación, recurrían a la mediación y autoridad de su Magistrado. En 1434, el Cónsul que residía entonces en Marsella, agraviado, según él exponía de los Sicilianos que traficaban en

[14] Col. Dip. n.º 347.

[15] A. H. M.: *Rúbrica de Bruniquer*, III. f. 90. * Las *Rúbriques de Bruniquer*, importante fuente para la historia barcelonesa, han sido editadas en 5 vols. por CARRERAS Y CANDI Y GUAYALONS Y BOU (1912-1916).

[16] A. H. M.: Serie X, n.º 13, *Lletres comunes originals, 1443*. Tal es el extracto de dicha carta.

[17] Col. Dip., n.º 240.

[18] A. H. M.: *Rúbrica de Bruniquer*, III. f. 90.

aquella plaza por no quererle reconocer por su Juez competente ni contribuirle con derecho alguno, recurrió con oficio expreso al referido Magistrado [19].

El que obtenía el Consulado de los Catalanes en Génova en 1444, viéndose despojado de su oficio por un nuevo intruso vecino de Sestri, que había obtenido subrepticiamente un nombramiento del Rey que a la sazón se hallaba en Nápoles, dirigió también su recurso al Ayuntamiento de Barcelona, de quien tenía él su título, paraque se le confirmase en el empleo, y dexase en quieta posesión de su exercicio [20].

No era menor que el poder y la autoridad la gloria y representación que resultaba a la ciudad de Barcelona por la singular regalía que gozaba en la elección de los Cónsules. En efecto: las cartas de recomendación que recibió su Magistrado de algunos Príncipes, Repúblicas y altos personages, fueron entonces muy frecuentes. Entre otros exemplares encontramos que, habiendo vacado en 1433 el Consulado de Pisa, por muerte de un vecino de aquella ciudad, el Senado, con oficio expreso, recomendó al Ayuntamiento de Barcelona el hijo del difunto para aquel empleo, en atención a los buenos servicios de su padre [21].

Habiendo vacado en Syracusa el Consulado de los Catalanes por la muerte de Guillermo Bellhomu, el Magistrado y Obispo de aquella ciudad recomendó con vivas súplicas al de Barcelona un hermano del difunto, rogándole aprobase y confirmase la elección que de su persona habían hecho los mercaderes de Cataluña por una aclamación general, en atención a los méritos de su hermano y padre ya difuntos, que habían sucesivamente servido aquel empleo [22]. Por último, el Rey Don Alonso V escribió desde Nápoles, con fecha 10 de enero de 1444, un oficio de recomendación al referido Ayuntamiento, paraque proveyese el Consulado vacante de Alexandría de Egypto, en cabeza de un sugeto a quien deseaba favorecer. Igualmente, en el año 1473, fue elegido para Cónsul de Manfredonia un sugeto recomendado por el Rey de Nápoles Don Fernando [23].

Origen de los Consulados

Aunque de lo referido hasta aquí constan el origen e institución de los oficios consulares, sus obligaciones, autoridad, dotación y preeminencias, no

[19] Col. Dip., n.º 295.
[20] Col. Dip., n.º 337.
[21] Col. Dip., n.º 294.
[22] Col. Dip., n.º 352.
[23] A. H. M.: *Rúbrica de Bruniquer*, III, folio 90.

ha sido posible averiguar con la misma certeza la época de su establecimiento, esto es, quál fue la primera escala o puerto que los admitió, ni el orden y progreso con que se fueron extendiendo por los demás países aquellos empleos. Pero es muy probable que quando la ciudad de Barcelona, obligada a promover el bien y conservación de sus navegantes y mercaderes, impetró del Rey Don Jayme en 1268 la potestad de nombrar cónsules ultramarinos, no tubiese ociosa tan importante regalía, reduciéndola a una prerrogativa vana. Así, pues, es natural que procediese a la provisión de algunos de dichos empleos, puesto que en aquel tiempo la navegación de los Barceloneses se extendía a Grecia, Syria, Egypto, Berbería y Andalucía.

De qualquiera modo, supuesto que los Consulados habían sido invención de las ciudades marítimas del mediterráneo, sin duda Barcelona fue de las primeras que pusieron en exercicio aquellos oficios. Lo cierto es que sólo los Genoveses pudieron ser acaso los primeros que los establecieron, pues por los años 1267 promulgó la República una ley que señalaba dos Consulados generales, el de Ceuta y el de Tyro, a los quales debía estar subordinados los demás como subalternos, es a saber: al primero de todos los que estaban establecidos en las Andalucías: y al segundo los de las ciudades y puertos de Syria [24]. En efecto: parece, según el diploma que en 1268 concedió el Rey Don Jayme al Magistrado de Barcelona en orden a la creación de Cónsules sedentarios en las escalas de su contratación, que estos cargos eran ya conocidos de algunas naciones.

Éstas no podían ser entonces otras que la Genovesa y Pisana, porque, en quanto a las demás repúblicas y ciudades comerciantes del mediterráneo, consta que no conocieron tales establecimientos en aquella época. En efecto: la ciudad de Narbona, que era entonces el principal pueblo de comercio del Languedoc, proveyó en 1278 el primer oficio de Cónsul ultramarino, a imitación de los que nombraban los Catalanes y Genoveses, con jurisdicción civil y criminal sobre sus ciudadanos que traficaban en Pisa [25]. De lo que se infiere que Barcelona mantenía algunos de aquellos cargos en los pueblos donde traficaban los Franceses.

Lo cierto es que en 1272 residía ya Cónsul en Egypto, según consta en

[24] Foglietta: *Historiæ Genuensium*, lib. V. p. 96.

[25] Vaisset-Devic: *Histoire de Languedoc*, II, lib. XVII, p. 27. Tal es el pasage literalmente copiado que se ha mirado por conveniente trasladar: *La bonne intelligence ayant été rétablie entre ces deux Villes; les marchands de Narbone qui trafiquoient á Pise y élurent en 1278 un Consul qui auroit sur eux la jurisdiction civile, et criminelle. Ils l'établirent á l'instar des Consuls des Génois et des Catalans.*

una carta [26] de creencia que el Ayuntamiento de Barcelona dirigió a los Catalanes traficantes en aquel país *. Quando por los años 1281 el Almirante Conrado de Lanza sugetó con sus fuerzas navales al Rey de Túnez intruso, restableciendo en el trono al legítimo Soberano, entre otras capitulaciones que ajustó con este Príncipe en nombre del Rey de Aragón, fue la residencia de un Cónsul catalán en aquella Corte, y otro en la de Bugía [27].

Sevilla, que era en aquellos tiempos un riquísimo emporio de comercio, fue de las primeras plazas que conocieron los Cónsules barceloneses **, pues en 1282 ya residía en ella en calidad de tal *Pedro de Cardedol*, quien impetró del Rey Don Alonso el Sabio la concesión de los mismos privilegios que gozaban los genoveses en aquella capital por gracia de San Fernando [28]. Del mismo cargo encontramos provisto en 1311 a *Pedro Llopart*, que entró a suceder a *N. Arnau*, que lo obtenía en 1308. Por los años 1320 fue nombrado para aquel Consulado *Guillermo de Bellsoley*, barcelonés, según la carta de creencia que despachó el Magistrado de Barcelona a los comerciantes catalanes y otros vasallos de la corona de Aragón que residían entonces en Sevilla [29].

Otro de los Consulados establecidos inmediatamente a estos tiempos, fue el de Sicilia ***, que se creó en 1285. El infante Don Jayme de Aragón, que acababa de entrar en la posesión de aquella corona, concedió a los Catalanes que se hallaban traficando en la Isla, facultad de elegir entre sí mismos el sugeto que juzgasen más idóneo para Cónsul de su nación [30]. La residencia del Cónsul General fue siempre Palermo, donde estaba la Corte de los Reyes. Mas como con la sucesión del tiempo fuese tomando mayor acrecentamiento y extensión el comercio de los Catalanes, fue necesario el establecimiento de otros dos Consulados, cuya época ignoramos. El testimonio más antiguo es del año 1345, en que el Rey Luis aprobó, confirmó y ratificó la antigua posesión que gozaba la ciudad de Barcelona de nombrar Cónsules en Palermo, Mesina y Trápani. Estos tres tenían autoridad de elegir sus respectivos Vice-cónsules, es a saber: el primero los nombraba en las ciudades de *Cefaledi*, de *Termini* y de todas las demás tierras allende

[26] Col. Dip., n.º 25.
[27] MUNTANER: *Chrònica*, cap. XXXI. f. 24.
[28] Col. Dip. n.º 36.
[29] Col. Dip., n.º 105.
[30] Col. Dip., n.º 40.

* Sobre los consulados catalanes del Norte de Africa véase la bibliografía citada en el capítulo V, lib. I, de esta parte, especialmente las obras de DUFOURCQ, *Nouveaux documents*; GIL, *Fernando el Católico*; GIMÉNEZ SOLER, *El comercio*; MASIÁ, *La Corona de Aragón*.

** Véase BOFARULL Y SANS, *Antigua marina*, p. 67; CARANDE, *Sevilla, fortaleza y mercado*; TORRE, *La Corona de Aragón y Sevilla*.

*** Sobre Cónsules catalanes en Sicilia, Cerdeña y Nápoles véase la bibliografía citada en los caps. VII y VIII del lib. I de esta parte

del río *Salso;* el segundo en las de *Pactas, Melazo, Taormina, Catania, Syracusa, Agosta, Heraclea, Melvi* y *Gandisi;* y el tercero en las de *Licata, Girgenti, Sacco, Mazara* y *Marzala* [31].

El Consulado de Trápani sería uno de los más antiguos, pues en 1301 lo obtenía *Bernardo Robert*, a quien el Ayuntamiento de Barcelona le dio licencia para substituirlo en cabeza de su suegro *Pedro Barceló*. Al mismo le concede licencia para reintegrarse con los emolumentos del empleo, de los gastos que había anticipado en la compra de las casas y lonja del Consulado y en las diligencias para alcanzar varios privilegios Reales [32]. En 1383, a instancia de los Cónsules de la lonja de Barcelona, y de muchos comerciantes y patrones, los Magistrados Municipales publicaron una ordenanza para arreglar algunos puntos sobre el gobierno de los Consulados de Sicilia, y en particular sobre la fe y legalidad que habían de jurar todos los años los que los obtenían de cumplir bien con su oficio [33].

El tráfico de los Catalanes en Cerdeña se arraygó a principios del siglo XIV, pues el Rey Don Jayme II, que acababa de recibir la investidura pontificia de aquella corona, concedió a la ciudad de Barcelona la facultad perpetua de nombrar y remover Cónsules a su arbitrio en los puertos de dicha Isla [34]. El principal, que siempre residió en Cáller, podía dar sentencias sin apelación, con consejo de los mercaderes y navegantes catalanes que a la sazón se encontrasen en aquella ciudad. Pero en breve tiempo el comercio hizo tales progresos en Cerdeña, que los Consulados se hubieron de multiplicar hasta el número de quatro, porque amás del de Cáller, cuyo empleo encontramos provisto en 1325, constan varios nombramientos para los puestos de Oristán, Sácer y Alguer.

El Emperador Carlos V confirmó, en 1519, a los Magistrados de Barcelona el privilegio de que los Cónsules que ponían en Sicilia y Nápoles pudiesen nombrarse substitutos o Vice-cónsules, mas con la condición de que los principales quedasen responsables de las faltas de sus delegados en todo lo que pertenecía a la administración del oficio, siendo sus jueces natos sin apelación los referidos Magistrados, con inhibición de los Virreyes y demás oficiales de aquellos reynos [35]. Por otra Real cédula [36] concedió Car-

[31] Según consta de algunos nombramientos posteriores, la ciudad de Barcelona les disputó esta facultad, alomenos en los Viceconsulados de *Syracusa, Licata, Sacco, Girgenti* y *Catania*, que se proveyeron por los Magistrados de aquella capital como empleos inmediatamente sujetos a su autoridad.

[32] Col. Dip., n.º 66.

[33] Col. Dip., n.º 227.

[34] Col. Dip., n.º 107.

[35] Col. Dip., n.º 458.

[36] Col. Dip., n.º 459.

los V, a petición de las Cortes de Cataluña, el privilegio de que todos los Cónsules que nombrase la ciudad de Barcelona en Sicilia, gozasen la naturaleza y vecindad de ciudadanos de las ciudades donde residiesen, con todas las gracias y prerrogativas como los naturales.

Consulados en Levante

Por lo que respecta a los Consulados del Levante *, consta que el de Constantinopla era obtenido en 1290 por *Dalmacio Suñer*, quien impetró del Emperador Andrónico varios privilegios para la nación catalana [37]; que en la ciudad de Pera, colonia de los Genoveses en el Bósforo de Tracia, fue provisto en 1383 el cargo de Cónsul en *Manuel del Final*, según la carta de creencia que los Magistrados de Barcelona dirigeron a todos los vasallos de la corona de Aragón, que traficaban en aquel puerto [38], que para el Consulado de Modón en Romanía, fue elegido en 1437 *Nicolás Rocafort*; cuya persona, los mercaderes catalanes, y demás vasallos aragoneses que navegasen y comerciasen en aquellos países, fueron recomendados por la ciudad de Barcelona a los Secretarios del Emperador Paleólogo y a los Déspotas de Romanía y del Principado de Achaya [39]; finalmente, que en Damasco residía por los años 1382, en calidad de Cónsul, *Arnaldo Marsells*, quien fue removido del empleo y reemplazado por *Arnaldo de Vallseca*. Este Consulado era el de más autoridad y extensión, pues su jurisdicción comprehendía la Armenia menor, todas las provincias de la Syria y el puerto de Baruth, bien que consta que en 1340 residía en esta famosa escala Cónsul particular.

Parece que en 1386 fue restablecido el Consulado de Damasco sobre una nueva planta de reforma, que dispusieron aquel año el Ayuntamiento y la Lonja del mar de Barcelona para el servicio, régimen y decoro de dicho empleo, que se proveyó en la persona de *Bernardo Maresa*. El reglamento se reducía a hacer trienal el oficio, y capaz de reelección, siempre que lo pidiese la nación Catalana; a que el nuevo provisto antes de partir de Barcelona prestase juramento en poder del Bayle de no permitir en su casa, durante el tiempo de su consulado, se vendiese vino baxo de ningún nombre ni pretexto; a que asistiese personalmente en la aduana de Damasco en los días que hubiese entrada o salida de mercancías; a que amparase a qual-

[37] Col. Dip., n.º 46.
[38] Col. Dip., n.º 224.
[39] Col. Dip., n.º 318.

* Sobre los consulados de Levante véase la bibliografía citada en los caps. II y IV, lib. I, de esta parte, en especial Camós, *Barcelona en la antigua Romania*, y Rubió, *Diplomatari*; López de Meneses, *Los consulados catalanes de Alejandría y Damasco*.

quier mercader de la corona de Aragón, a quien se le detubiesen sus efectos en la misma aduana, presentándose al grande Almirante del Soldán, siempre que los agraviados le requiriesen. Señaláronsele para el decoro de su empleo y servicio de su casa dos escuderos que le acompañasen, en público y un cocinero, con la obligación, por otra parte de tener en el puerto de Baruth, mientras hubiese bastimentos catalanes, un capellán continuo para la celebración de la misa en la capilla consular. Finalmente, quedó establecido que siempre que entre el cónsul y algún mercader o mercaderes se moviese qüestión, que cada una de las partes eligiese un mercader por tercero, entre los quales se decidiese la contradicción [40].

Consulado de Egypto

Por lo que mira al Consulado de Alexandría de Egypto * consta que era trienal como el de Damasco, y que en 1381, con dictamen de los Cónsules de la Lonja de Barcelona, de varios comerciantes y jurados prácticos en la contratación, ordenó el Magistrado Municipal un nuevo reglamento [41] para reformar algunos abusos en el manejo de aquel empleo, que a la sazón lo obtenía *Mateo Civader*. Después de establecer por primer punto que ningún sugeto de mala nota, o que hubiese quebrado por deudas, podía ser elegido, se dispone que el que estubiere en posesión pueda ser reelegido precediendo voluntad de los mercaderes nacionales. Que el nuevo electo, antes de partir de Barcelona, prestase juramento en poder del Bayle de que en el tiempo de su Consulado no permitiría vender vino dentro de la Lonja por mayor ni por menor, a sirvientes suyos ni a otra persona, excepto el que hubiese llevado para su provisión, que podía despacharse por mayor a qualquiera estraño, y por menor sólo a los mercaderes de la Lonja. Igualmente se prohibía alquilar o prestar tienda o almacén a nadie para tener mercancías, pues debían reservarse para los mercaderes catalanes; mas en el caso de no necesitarlas éstos, se podían alquilar a pasageros y peregrinos, con tal que no fuesen moros ni judíos. Además, siempre que algún mercader u otra persona de reyno estraño aportase a Alexandría con buque de la corona de Aragón cargado en tierras de la misma, podía, con consentimiento de los mercaderes nacionales que se hallaren allí, depositar sus géneros y alojar

[40] Col. Dip., n.º 231.
[41] Col. Dip., n.º 211.

* Sobre el Consulado de Alejandría véase Camós, *Nuestro comercio con Egipto*; López de Meneses, *Los consulados catalanes de Alejandría y Damasco*; Rubió, *Diplomatari*; Torre, *La embajada a Egipto*.

su persona en los aposentos y oficinas de dicha lonja, bien que entonces quedaban obligados a pagar derecho de Consulado o el alquiler correspondiente.

También se ordenó que todos los días que se pesaren mercancías en la aduana, había de asistir el Cónsul, a menos de tener impedimento mayor, y que para quando saliese de su casa, debía ir acompañado de dos porteros con librea. Y por último, en compensación de los derechos de la venta de vino y del alquiler de los almacenes de la Lonja a judíos y a moros, que para mayor decoro del empleo se quitaban, fue señalado un tres y medio por millar sobre todos los géneros, plata, dinero, etc., que entrasen en Alexandría por vía de comercio; pero si las mercancías no se descargaban, no podía cobrar derecho alguno. Además, toda nave de dos o de tres cubiertas debía satisfacerle una libra y doce quilates; la de una cubierta, una libra; y todo marinero un quilate, que eran nueve dineros.

Entrando el siglo XVI continuaba la ciudad de Barcelona proveyendo el Consulado de Egypto con la misma frecuencia y baxo las mismas reglas que en los dos anteriores, de lo qual se podrían citar muchísimas provisiones. En efecto: en 1508 dirigió sus credenciales [42] al Soldán y a su Almirante, según costumbre, a favor de *Pedro de Malla*, cavallero barcelonés, nuevamente electo para aquel oficio. Destruido el imperio y dynastía de los Mamelucos, aún continuaban los Catalanes su comercio en Alexandría, pues los que residían en aquel puerto, habiendo muerto su Vice-cónsul en 1525, eligieron un mercader de entre ellos por juez y cabeza de la nación [43].

De los Consulados en Francia

Acerca de la antigüedad del establecimiento de los Consulados de los Catalanes en los puertos y mercados de Francia, tampoco ha sido posible señalar la época cierta y precisa. El primero del que consta la existencia más antigua, es el de Mompeller, que en 1301 lo poseía *Guillermo Rubira* *, a quien los Magistrados de Barcelona recomendaron la persona y géneros de un comerciante [44]. Del siglo XV se encuentran algunos nombramientos en Provenza, sin que sepamos si fueron éstas las primeras provisiones de aquellos empleos. En 1434 **, *Melchor de Vaqueras* se hallaba con el cargo de Cónsul de los Catalanes en Marsella. En la ciudad de Arlés tenía aquel

[42] Col. Dip., n.º 436.
[43] Col. Dip., n.º 463.
[44] Col. Dip., n.º 65.

* Según tal documento el nombre completo es Bernardo Guillermo de Ruvira.
** Léase 1431.

empleo *Jayme Remesan* en 1479; y en la de Aviñón, *Francisco Subirats*, comerciante barcelonés, por los años 1487, según consta en instrumentos de la Colección Diplomática de estas Memorias *.

De los Consulados en Italia

Por lo que respecta a los Consulados de los puertos de Italia ** e Islas del Archipiélago, tenemos algunas memorias, aunque acaso no las más antiguas, para fixar su primitiva creación. En 1325 consta la existencia del de Génova, y en 1393 el nombramiento del de Saona y su territorio en *Nicolás Vaco* por remoción de *Juan de Paxa*. De Pisa leemos una provisión de Cónsul de los Catalanes hecha en 1393, que se repitió varias veces hasta 1486. Del Consulado en la Isla de Malta consta otra del año 1335, cuyo oficio continuaba aún en 1511. La primera nominación de Cónsul en el reyno de Chypre que se encuentra es del año 1347; y así otras provisiones para aquel empleo en 1411, y siguientes [15]. Aunque faltan algunas noticias positivas para completar la cronología de los diversos Consulados que en el siglo XIV y siguiente proveía la ciudad de Barcelona, por varios pasages de las memorias de la presente obra, consta que aquellos empleos, amás de los puertos arriba referidos, se establecieron en Marruecos, Málaga y Almería quando estaba en poder de los Árabes, en Flandes, en Candía, en Nápoles, Toscana, Morlaquia Ungara, Isla de Scio, Niza y Venecia; en vista de lo qual se puede sin arrogancia asegurar que quizá ninguna nación en el siglo XV, aun la más poderosa en comercio y marina, llegó a nombrar cincuenta y cinco empleos [16] de Cónsules ultramarinos como proveía la ciudad de Barcelona. A la verdad, dista tanto de ser arrogante la proposición, que aún hoy los que nombra la Corte de Francia en toda la Europa, apenas llegan a este número;

[15] Ap. n.º 23.

[16] Los Consulados que llegó a nombrar la Ciudad de Barcelona en los siglos XIV y XV fueron los de los puertos y mercados siguientes: Aguas-muertas, Alexandría, Alguer, Almería Ancona, Arlés, Armenia, Baruth, Brujas, Cáller, Candía, Castellamare, Catania, Constantinopla Damasco, Famagusta, Gaeta, Génova, Girgenti, Isola, Licata, Liorna, Málaga, Malta, Manfredonia, Marruecos, Marsella, Martigues, Mesina, Mompeller, Modón, Nápoles, Niza, Oristán, Otranto, Palermo, Pera, Pisa, Ragusa, Rhodas, Roma, Sacco, Scio, Sácer, Saona, Segni, Sena, Sentmoxet, Sevilla, Syracusa, Trápani, Trípoli, Tropea, Túnez, Venecia. De todos estos Consulados, a mediados del siglo XVI sólo quedaban los de Marsella, Mesina, Génova, Cáller, Palermo y Nápoles, y en el reynado de Carlos II sólo proveía la ciudad de Barcelona los tres últimos.

* Sobre cónsules catalanes en Marsella véase MONTREUIL, *Consuls étrangers à Marseille*, y los diversos tomos de RAMBERT, *Histoire du Commerce de Marseille*.

** Noticias de los Consulados catalanes en la península italiana en la bibliografía citada en el cap. VIII, lib. I, de esta parte.

los que mantiene la Gran Bretaña son treinta y seis, los de España veinte y dos y los de la República de Venecia veinte y siete.

De la falta de Consulados en Inglaterra

De todos los países que frecuentaron los mercaderes y naves catalanas, sólo la Inglaterra parece fue la que no admitió sus Cónsules: así, era menester por cada vexación o agravio que la nación recibía despachar mensageros o plenipotenciarios. Es de creer que los Ingleses, no habiendo ellos por sí conocido aún la importancia y necesidad de semejantes establecimientos, no consintiesen que las naciones del continente mantubiesen en la Isla el exercicio de una jurisdicción forastera * Así es que entre tantos privilegios Reales como trahe Rymer a favor de los Españoles, Genoveses, Venecianos, Florentines, Franceses, etc., ninguno habla de establecimiento de Cónsules. En prueba de ello consta que hasta el año 1126 el cuerpo de mercaderes de la Hansa Teutónica, que nunca tubieron Cónsul nacional, no logró de Enrique VI la confirmación del privilegio que ya gozaba de tener a uno de los Aldermanes de Londres por juez y presidente en sus causas y litigios mercantiles [47].

La nación inglesa, a medida de los pocos progresos que había hecho en orden a la navegación y comercio externo, tardó en sentir la necesidad de establecer los Consulados ultramarinos para la protección de sus vasallos. El primer monumento que se nos presenta, es un diploma de Enrique IV, dado en Westminster a 6 de Junio de 1404, en que concede a los mercaderes ingleses que residian en los puertos hanseáticos facultad para nombrarse ciertos sugetos prácticos, los quales en nombre del Rey gobernasen su policía con la autoridad de decidir sus debates y pleytos, los quales se nombraron *Gubernatores Mercatorum*. Por otra Real cédula de 1406 se concedió igual facultad a los Ingleses que comerciaban en los Países-Baxos de elegirse entre ellos sus gobernadores en nombre del Rey. La misma se les concedió en 1408 a los que navegaban y traficaban en Norwega, Suecia y Dinamarca [48]. Pero el primer Consulado ultramarino que con este nombre estableció la Gran Bretaña, fue el que creó Enrique VI en 1486, en la ciudad de Pisa, para juzgar las causas de sus vasallos y proteger los mercaderes ingleses

[47] RYMER: *Fœdera, conventiones, litterae et acta publica*, IV, p. 119.

[48] *Ibid.*, p. 67, 107 y 125.

* Sobre la condicion legal de los extranjeros en Inglaterra durante el siglo XIV véase BEARDWOOD, *Alien merchants*.

que empezaron por aquel tiempo a navegar con buques propios a Italia. Que éste fuese el primer Consulado de aquella nación se infiere de la misma cédula Real que lo creó, pues se alega por una de las causales de la utilidad de semejante institución, lo que la experiencia había acreditado en las demás naciones que los tenían en uso [49]. El segundo Consulado inglés, cuyo primer establecimiento consta, es el de Candía, que lo confirió Enrique VIII en 1522 a *Censio de Menesara*, Luqués. El de la Isla de Scio fue el tercero, provisto por el mismo Enrique en 1531 en cabeza de *Benito Justiniani*, comerciante al parecer Genovés [50].

Si a todas las pruebas que hasta aquí hemos expuesto, añadimos otras sobre la erección de los Consulados de Venecia, podemos justamente sostener que la nación catalana fue, después de la genovesa, la primera de Europa que institnyó los oficios consulares. En efecto: el mismo Sandi [51] afirma, según los documentos históricos que pudo consultar, que la época de los primeros Consulados se debe fixar a mediados del siglo XIV, pues con motivo del tratado de comercio que se ajustó con el Soldán de Egypto, fue destinado para Cónsul en Alexandría *Pedro Justiniani*. En quanto al Levante, aunque desde los primeros siglos de la República hasta mediados del XIV hubiese continuado el comercio con la Grecia, Syria y Egypto, no se habían aún despachado Cónsules a los referidos países; y por lo que mira a los de Poniente, respecto al atraso que había tenido allí el tráfico en aquellos tiempos tampoco hubo necesidad de tales empleos. Sin embargo, asegura el citado historiador [52] que, antes del año 1342 fueron embiados Cónsules a Nápoles, reynando Roberto II de Anjou, que murió el año siguiente, desde cuya época trahen su origen los privilegios de los Venecianos en aquel reyno, entre los quales se cuenta el derecho de tener juzgado consular sobre sus nacionales.

Finalmente, confiesa el mismo historiador [53] veneciano que la primera nación de Europa que destinó Cónsules a Venecia para proteger su comercio fue la aragonesa, es a saber, los que nombraba la ciudad de Barcelona, pues fue siempre la única que los proveyó con jurisdicción, no sólo sobre los Catalanes sino sobre todos los demás vasallos. Mas al mismo tiempo advierte

[49] Rymer: *Fœdera*, V, parte III, p. 180. La cláusula de la Real cédula es la siguiente: *Volentes illorum ipsorum (mercatorum) quieti et utilitati quantum posumus providere; ac per experientiam aliarum nationum pro certo scientes oportere inter eos aliquem magistratum peculiarem erigi et creari...*

[50] Rymer: *Fœdera*, IV, parte I, p. 203, y parte II, p. 167.

[51] Sandi: *Storia Civile*, II, parte I, lib. IV, cap. LXX.

[52] Sandi: *Storia Civile*, I, parte II, lib. V, p. 248.

[53] *Ibid.*, p 254.

que en aquella República los Cónsules estrangeros nunca exercieron autoridad judicial, porque para las causas mercantiles entre sus respectivos nacionales, el Senado tenía ya delegado desde el siglo XIII un Tribunal llamado *Il Confeso delli Pregadi* y para la decisión de los negocios menores estaba nombrada una Junta con el título de *Magistrato de forastieri é di Consoli de' mercanti*: cuyo systema continuó hasta principios del siglo XVI.

CAPITULO IV

DE LA POLICIA PARTICULAR DE LOS CAMBIOS Y CORREDURIAS DE BARCELONA

Siendo Barcelona una de las plazas mercantiles de mayor consideración en Europa en aquellos siglos, no podía carecer del medio más necesario para la conservación y movimiento del tráfico, qual era la circulación del dinero en virtud del giro del cambio, y del trueque de las monedas de diferentes especies y países, cuya variedad y confusión en los cuños y ligas hubieran embarazado la prontitud en las expediciones de los comerciantes. Este ramo de negociación se debió a la aplicación, industria y codicia ingeniosa de los Lombardos desde los primeros siglos del renacimiento del comercio en occidente.

Establecimiento de los cambistas

La diversidad de las ricas mercadurías así propias como estrangeras, de que los Italianos, cuyos puertos hacían entonces todo el comercio de economía, proveyeron desde el siglo XII a los demás estados de Europa, les facilitó una acogida favorable en todos los países, donde se establecieron como factores, y fueron luego grandes negociantes [*]. Como los Lombardos (tal era el nombre general con que eran entonces conocidos los Italianos) agabillaron todo el tráfico de las tierras donde se habían establecido, muy en breve se hallaron dueños de la masa del dinero que en ellas circulaba. Desde aquel punto la moneda fue en sus manos, no sólo un signo del valor de las cosas comerciables, sino un renglón nuevo de comercio. Lo-

[*] Sobre los orígenes de la banca véanse las obras de De Roover, *Money, Banking and Credit*, y *New interpretations of the History of Banking*, y la colección de estudios y bibliografías de Van Dillen, *History of the principal public banks*

graron, pues, asegurados con sus ricos fondos, apoderarse del oficio de banqueros o prestadores a interés en todos los reynos de Europa: profesión siempre odiosa y antes exercida sólo por los Judíos.

En virtud de su profesión de banqueros, en la que hacían grandes negocios, fueron conocidos baxo el nombre de *campsores, tabularii, nummularii*, según los tratan las leyes de aquellos tiempos. En este ramo, así como en los demás de su negociación, descubrieron más de una vez aquel espíritu de rapacidad natural a los monopolistas a quienes no contiene el freno de la concurrencia. Una opinión indiscreta que reynaba entonces, confundiendo el interés con la usura [*], fue en algún modo causa de sus premios exorbitantes. El préstamo a interés fue prohibido indistintamente, y en todos los casos, tiempos y lugares, como si el comercio pudiese hacerse con ventaja, sin considerarles a los prestadores cierto beneficio por el uso del dinero, en compensación de los riesgos que corren sus caudales en manos extrañas. Este premio después se arregló y fixó por las leyes en todos los países comerciantes, y se llama interés legal. De estas ideas equivocadas generalmente provino que el negocio, que había sido a los principios profesión de hombres viles, los Judíos, lo fuese después de hombres malos, lo qual era consiguiente, según lo explica un gran político, supuesto de que siempre que se prohíba una cosa naturalmente permitida o necesaria, se precisa indirectamente a que sean hombres malos los que la exerzan.

La contratación estaba entonces en manos de una nación cubierta de infamia, de modo que desde aquel punto los negociantes no se distinguieron de los usureros, de los monopolistas, de los arrendadores de tributos y de todos los manipulantes y especuladores en los medios ilícitos y odiosos de adquirir dinero. De aquí vino que el interés creciese a un punto asombroso; porque a los riesgos comunes del caudal enagenado se añadía el de la pena contra la usura. Consta, pues, que en el siglo XIII el interés que generalmente pedían los cambistas, era de veinte por ciento [1]. Por los años 1227, Juana, Condesa de Flandes, obligada a tomar un empréstito para el rescate de su marido [2], prisionero en París, acudió a ciertos negociantes italianos, entre quienes el interés más baxo que encontró fue de veinte por

[1] MURATORI: *Antiquitates*, I, p. 892.

[2] MARTÈNE-DURAND: *Thesaurus Novus Anecdotorum*, I, p. 886.

[*] Sobre el problema del interés en la Cataluña medieval véanse DALLI, MOLLE, *Il contrato di cambio*; IPARRAGUIRRE, *Las fuentes del pensamiento económico*; ROUSSEL, *La consolidation de la dette publique*; VALLS-TABERNER, *San Ramón de Penyafort*. Una visión general y una excelente bibliografía en NELSON, *The Idea of Usury*.

ciento, pues otros le querían exigir hasta el treinta. En Francia, Felipe de Valois lo arregló en 1311 al veinte por ciento para las ferias de Champaña [3]. Este premio tan subido del dinero, al paso que demuestra la escasez numeraria de la moneda, es una prueba de quán exorbitantes serían entonces las ganancias del comercio.

Los Judíos, enriquecidos antes por medio de estas tiránicas exacciones, habían sido multados, o, dígase mejor, saqueados con no menos tiranía por los Príncipes en cuyos dominios vivían; operación, a la verdad, que consolaba a los pueblos, mas no los aliviaba. En medio de estos apuros, el comercio, siempre sagaz, halló el modo de librarse del azote de las persecuciones y de la desesperación. Aquellos mismos Judíos, proscritos hoy en un país y mañana en otro, descubrieron el medio de poner en salvo para siempre sus caudales. Inventaron, pues, las letras de cambio, mediante cuyo recurso, el comerciante pudo eludir las violencias y sostenerse en todas partes [*]. Este importante hallazgo se verificó a fines del siglo XII, por los años 1183 poco más o menos, quando los Judíos, expulsos de Francia por edicto de Felipe el Augusto, se retiraron a la Lombardía, desde donde dieron a varios viageros y negociantes estrangeros cartas de pago secretas contra aquellos a quienes habían dexado encargados sus efectos en Francia, las que fueron puntualmente satisfechas. Aquel nuevo descubrimiento dio recursos y proporción a los Lombardos para insinuarse en todos los países, y abrazar todo el giro del cambio de Europa con la usura propia del judaísmo de sus inventores. El primero y principal establecimiento que tubieron en Francia fue en la ciudad de Cahors, en la provincia de Querey: de aquí, pues, tomaron los banqueros Lombardos la denominación de *Cahorsines* [**], palabra que entonces se tomaba en mal sentido a causa de aquel género de negociación, que la había hecho synónimo de usurero.

Barcelona, como plaza tan antigua de comercio, fue desde el tiempo de sus primeros Condes frecuentada y habitada por los Judíos, que baxo el concepto de mercaderes y banqueros las leyes los toleraron [***]. La montaña

[3] Laurière-Secousse: *Ordonances des Roys de France*, I. p. 484.

[*] Sobre el origen y desarrollo de la letra de cambio véase la obra de De Roover, *L'Evolution de la lettre de change*, y la de Lapeyre, *Une famille de marchands*, ambas con excelente bibliografía.

[**] Véase Denholm-Young, *The Merchants of Cahors*, y Wolff, *Le problème des Cahorsins*.

[***] Sobre los judíos de Barcelona véase la obra y el repertorio bibliográfico de Baer, *Die Juden*. Publicaciones posteriores: Cardoner, *Un hospital para judíos*; Madurell, *Contratación laboral judaica*, y *La Cofradía de la Santa Trinidad*; Millás, *Los judíos y las artes del libro*; Mitjá, *Los conversos judíos*, y *Juan I y los acontecimientos del Call*. Bibliografía complementaria en el ap. n.º 13 de la presente obra.

de Monjuic conserva todavía su denominación de aquella gente, que tuvo en ella sus enterramientos o cementerios. Así, pues, ha sido conocida de todos los autores de la baxa edad por *mons judaycus*, cuya traducción exacta en catalán antiguo es *mon-juic* [*]. La antigüedad de este nombre, después que perdió el de *mons Jovis*, es difícil de averiguar; sólo podemos decir que ya por los años de 879 era conocida con el de *mons-judeigus*, según lo testifica un instrumento [4] auténtico de aquel tiempo, que es la donación de un alodio situado en dicha montaña, que N. Casto otorgó a favor de los Canónigos de Barcelona. A principios del siglo XII era conocida de los estrangeros con el mismo nombre, pues hallamos que en 1115 un autor [5] Italiano la llama *mons judaeus*. Algunos monumentos de que había sido cementerio de los Judíos los trahe Pujades, quien publicó [6] varias inscripciones sepulcrales en lengua y caracteres hebreos halladas algunos siglos antes. Por los años 1176 subsistía junto a la Catedral un sitio llamado la *Galilea*, según testifica una carta de dotación del beneficio de San Andrés fundado en dicha iglesia [7] Otros monumentos se podrían producir acerca de la residencia de los Judíos en Barcelona: uno de ellos el *call juic*, que fue gueto de aquella nación hasta el año 1390, en que se abrió con comunicación para los christianos, y todavía hoy conserva la denominación del *Call* en el centro de la ciudad. Hay también en la collación de San Pedro *el arco de los judíos*, vulgarmente conocido con este nombre, en memoria de haber sido parage destinado para su residencia o mercado.

En el siglo XIII ya se encuentran memorias del exercicio y profesión de los tales Judíos en las ciudades de Cataluña. El giro de los cambios y préstamos estaba en sus manos impuras, como lo demuestran los varios decretos y repetidas pragmáticas de todo el reynado de Jayme I para reformarlos: los que produce Baluzio en el apéndice a la Marca Hispánica. ¿Quál sería el premio del dinero, quando aquel Monarca, en el año 1240, fixó el interés legal al diez y ocho por ciento [8], así del valor de la moneda específica como del que tubiesen los géneros y mercancías, precedido su justiprecio? Por

[4] V. C.: Cod. 112. *Liber I Antiquitatum*, f. 157.

[5] Laurencio Veronès en su *Carmen Rerum in Majorica Pisanorum*. Véase Ap. n.º 14.

[6] Pujades: *Crónica Universal*. lib. II. capítulo XX.

[7] Campillo: *Disquisitio*. Appendix, p. 64. Este mismo autor demuestra con otro instrumento de institución de un beneficio en la iglesia de San Jayme, que en 1303 se llamaba el referido sitio *Cimiterium Galileæ*, lo que inclina a creer que éste fuese cementerio de los judíos conversos.

[8] Thomás Mieres, Jurisconsulto que escribía por los años 1136 su *Apparatus super Constitutionibus*, cap. III. De usuris.

[*] Sobre Montjuich véase Carreras Candi. *Lo Montiuich de Barcelona*, y Volies Bou *Historia de Montjuich y su castillo*.

los años 1435 corrían los cambios en Barcelona al diez por ciento, según consta en las ordenanzas municipales para los seguros marítimos de aquel tiempo.

La profesión de banquero * se empezó a arreglar en Barcelona desde aquel reynado, haciéndola un oficio público sugeto a la inspección de los Magistrados, y regido con una medida legal para el valor comparado de las monedas [9]. En el año 1285, Don Pedro III dispuso [10] que el marco de plata de banco de los cambistas de Barcelona se regulase a setenta y dos dineros de plata, y cada uno de éstos se debía contar a razón de once dineros y un óbolo de moneda de terno. En esta misma Real cédula se manda a todos los cambistas que juren ante la Justicia ordinaria del lugar de su procedencia, que en caso de encontrar algunas personas que tengan o usen de dineros falsificados, los partan con tixeras, que para esto debían tener en su banco, y los denuncien al mismo Juez Real.

Por el capítulo VIII de *Abatuts*, ordenado en las Cortes de Barcelona, que tuvo en 1290 Don Jayme II, los cambistas que no satisfaciesen de plano a sus acreedores quedaban pregonados por infames y bancarroteros públicamente, no sólo en el lugar de su mansión sino por todas las Veguerías del Principado, e incursos además en la pena capital. De modo que desde el punto de ser declarados bancarroteros debían venderse todos sus bienes para satisfacción de sus acreedores [11].

En el capítulo V de las Cortes [12] que en Barcelona celebró el mismo Don Jayme en 1299, se ordena que aquel cambista que quebrase o hubiese ya quebrado, nunca jamás podía volver a tener banco de cambio, ni ningún oficio Real; antes bien, fuese tenido y pregonado por infame y bancarrotero en el pueblo donde hubiese exercido su profesión y además permaneciese encarcelado a pan y agua hasta su entera satisfacción. También se ordena (cap. VI) que en todo negocio que ajuste o prometa a qualquiera, quede obligado como por vía de depósito o encomienda [13]. Por otra parte, se

[9] Véase en el Ap. n.º 32 el estado que allí se presenta sobre el valor comparado de las monedas de diferentes tiempos y países. * En el mencionado apéndice figura la bibliografía más importante sobre estos aspectos.

[10] Col. Dip., n.º 39.

[11] MIERES: *Apparatus super constitutionibus*, cap. XIII, De abatuts.

[12] Copia original del Proceso de dichas Cortes, guardado en el Archivo Municipal de Barcelona en el *Llibre Verd*, I, f. 110, dice así: *Item quod quilibet campsor qui se abatat*...

[13] *Ibíd.*, f. 110: *Item quod de omni dita quam campsor faciat*...

* Sobre la banca privada en Barcelona véase AINAUD, *Cambistas y banqueros*; MARTÍN-BLASCO, *La Banca a través de los tiempos*; MITJÁ, *La banca barcelonesa*; RAHOLA, *Los antiguos banqueros*. Numerosas referencias de diversos banqueros en BROUSSOLLE, *Les impositions municipales*; CARRÈRE, *Le droit d'ancrage*; GUBERN, *La crisis financiera de 1381*; ROUSTIT, *La consolidation de la dette publique*.

establece que todo banquero debía escribir los negocios que hiciere en su manual mayor jurado, y no en otros libros ni quadernos, y que el Rey no podía relevarle de qualquiera negocio ajustado o que se ajustase en adelante [14].

En las Cortes de Lérida tenidas en 1301, se establecieron los capítulos IV y V para la policía de los banqueros de Cataluña. Por el primero se ordena que los bienes de todo cambista queden obligados tácitamente a sus acreedores, y con el mismo vigor y fuerza que si en virtud de escritura fuesen especialmente obligados. Por el segundo se manda que ningún cambista tenga banco en algún lugar de Cataluña sin haber asegurado antes, es a saber: en las ciudades de Barcelona y Lérida, un fondo por valor de mil marcos de plata, y en las demás ciudades y lugares por valor de trescientos; y se manda que el que no haya prestado la expresada seguridad, no pueda tener en su banco tapete ni otro paño, ni esteras delante, baxo pena de ser castigado como falsario el contraventor [15]. Por una cédula de Don Alonso IV de 1330, se ordena al Alcayde de la Zeca, a los banqueros y demás mercaderes de Barcelona y su término que, por el trueque de la moneda de plata (era el *denarium argenteum* que valía doce ardites), nada exijan en los contratos y pagos, según estaba observado ya en los tiempos antiguos [16].

En las Cortes de Cervera del año 1359, se estatuyó el capítulo XX sobre la forma de asegurar los bancos; donde encontramos que, en la villa de Perpiñán, aseguraban por dos mil marcos de plata, y en las demás de la provincia solamente por mil. Lo que prueba que Perpiñán era entonces un pueblo rico y de mucho comercio. Gerona había también sido una plaza de grande contratación, pues en el capítulo XI de las Cortes que tuvo en Barcelona Felipe II en 1564, se trata de la formalidad con que debían hacer los pagos los banqueros que tenían tabla asegurada en aquella ciudad [17].

En Barcelona, el Magistrado Municipal, a cuyo cargo corrían todos los ramos de la policía mercantil de la ciudad y su territorio, tenía arreglados y matriculados todos los banqueros así naturales como estrangeros, y de qualquiera ley o secta que fuesen, pues desde el siglo XIII se habían avecindado en Barcelona los Lombardos, y algunos se habrían hecho ya ciudada-

[14] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título De deposits y cambiadors, p. 384.
[15] *Ibid.*, p. 384
[16] Col. Dip., n.º 125.
[17] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título De deposits y cambiadors, p. 385.

nos útiles y arraygados [18]. Esta profesión tenía entonces sus bancos y oficinas públicas en los barrios del comercio, lo que dio origen a dos calles de dicha ciudad que todavía hoy conservan la denominación de *Cambis vells* y *Cambis nous*. Los cambistas eran unas personas públicas autorizadas por el gobierno; el Magistrado Municipal debía aprobar la idoneidad y las fianzas del sugeto paraque el Juez Real le despachase la licencia de abrir banco, según previene D. Pedro IV en su cédula dada en Valencia en 1349, a causa de los muchos abusos que se habían introducido en dicha profesión [19]. Su manejo y conducta en todo lo perteneciente a la economía mercantil estaba sugeta al Magistrado Municipal, que les tenía señalado el barrio y los días y horas de asistencia en sus bancos, con varias ordenanzas, de cuyas penas debían ser Juezes executores los Cónsules de la Lonja del mar, según dispuso posteriormente por su cédula de 1397 Don Juan el Primero [20].

Estos bancos, que eran de un gran socorro para los contratos mercantiles, tenían arreglado el interés legal del cambio con mucha moderación por disposiciones antiguas de la ciudad, según consta por un monumento de principios del siglo XV [21], en el qual se ve que en el caso de insolvencia de alguna letra, se podía tomar el valor efectivo en dichos bancos sin causar gastos al librador u endosador. Por aquel mismo tiempo ya había el Magistrado de Barcelona dado alguna providencia para arreglar y poner más seguro y expedito el giro del papel. Entre otras se publicó un vando [22] en 1394, por el qual se mandó que qualquiera persona a quien le sea pre-

[18] Entre las varias inscripciones de la edad media que se registran en las sepulturas que nos quedan en algunos templos de Barcelona, se leen las de dos cambistas de principios del siglo XIV, cuyos apellidos parecen ser estrangeros, y el lugar en que descansan demuestra ser christianos, bien fuesen viejos bien nuevos. La primera es la de una lápida fixada junto a la puerta principal del templo de San Francisco de Asís, a mano izquierda, que dice así: *Hic jacet Guilfelmus Thome, Campsor et Civis Barchinonæ, cujus anima per misericordiam Dei requiescat in pace, amen: qui decessit idus Januarii anno Domini MCCCXVII. Tu qui hoc legis, dic pater noster pro anima ipsius.* La segunda, que está en otra lápida embebiba en una de las paredes de los primeros claustros de dicho Convento de San Francisco, dice de esta suerte: *Hic jacet Petrus Buiga, Campsor et Civis Barchinonæ; qui obiit tertio idus octobris anno Domini MCCCI cujus anima requiescat in pace, Amen.* * Transcripción de los textos epigráficos del convento de San Francisco en COMES. *Libro vero e original*, y de los de la Catedral en MAS. *Lo fossar de la Seu.*

[19] Col. Dip., n.º 157.

[20] Col. Dip., n.º 260.

[21] Col. Dip., n.º 275. Es una carta escrita en 1 de diciembre de 1404 por los Burgomaestres de Brujas a los Magistrados de Barcelona. Como versa sobre litigio de una letra protestada en Barcelona, copiaremos aquí la forma y estilo en que está extendida dicha letra, para satisfacer la curiosidad de los lectores: *Francisco de Prato et comp. a Barcelona. Al nome di Dio a di XXVIII Aprile 1404. Pagate per questa prima di cambio a usanza a Pietro Gilberto, o: Pietro Olivo scuti mille a soldi X barcelonesi per scuto: i quali scuti mille sono per cambio che con Giovanni Colombo a grossi XXII di grosso per scuto, et pon. a nostro conto: et Christo vi guardi. Antonius Quarti sab. di Brugis.*

[22] Col. Dip., n.º 314.

sentada en dicha ciudad de Barcelona una letra de cambio, haya de responder dentro del término de veinte y quatro horas si la acepta o no, escribiendo al dorso de dicha letra con expresión del día y hora en que se le presentó, y debolviéndola al presentador. Y de no executarlo dentro de aquel término, queda el cambio por aceptado, y el sugeto obligado a su satisfacción en el término que señalase la letra *.

Poco tiempo después, esto es, en 1401, el Magistrado de dicha ciudad fundó el célebre banco de cambio y depósitos comunes **, el qual se debe mirar como el primer establecimiento de esta naturaleza en Europa, pues el de San Jorge en Génova fue erigido por disposición de aquella República en 1407 [23]. Este banco, que al principio se llamó *Taula de cambi*, y estaba asegurado con el crédito y las rentas públicas de la ciudad, fue establecido primeramente en la casa de la Lonja, y era administrado por comerciantes, cuyos oficios de administradores, tenedores de libros y otros elegía y tenía dotados la ciudad de su erario propio. Este útil establecimiento fue adquiriendo cada día mayor solidez en virtud de los varios reglamentos desde su fundación hasta principios de este siglo, que fue quando cesó el giro del cambio y la circulación mercantil que tenían sus fondos [24].

Este establecimento, que después fue imitado en gran parte en otras ciudades de la corona de Aragón ***, fue elogiado por el Rey D. Juan el II con los dictados de *Tabula insignis, celebris et tutisima* (Privilegio dado en

[23] Bizaro: *Annales*, p. 797.

[24] A. H. M.: En el registro intitulado *Diversorum II*, f. 57, de la serie XV, están insertos cinco vandos del Ayuntamiento sólo del año 1401, relativos al modo de depositar el dinero, así del público como de los particulares. Después se repitieron varios edictos y ordenanzas, como fueron las de 13 de enero de 1405, y otras siete más, hasta las de 30 de abril de 1703, en las quales se hace mención de todas las anteriores.

Esta última, que forma un tomo en 4.º, impreso en Barcelona en dicho año, en casa de *Juan Pablo Martí*, lleva este título: *Redrés y ordinacions novament fetas y estatuidas per lo Savi Concell de Cent de la Excelentisima Ciutat de Barcelona, tingut y celebrat als 30 de Abril del any 1703, concernents al regimen de la Taula dels Comuns Depositz y Banch de aquella y aixi mateix a las obligacions de sos Oficials, tant perpetuos com temporals.*

* Sobre la letra de cambio y otros aspectos de la técnica comercial en Barcelona véase Baratier-Reynald, *La lettre de change*; De Roover, *L'Évolution de la lettre de change*; Motos, *La fórmula legal*; Noguera, *La compañía mercantil*; Perels, *L'apparition des prêts*; Sayous, *Méthodes commerciales au XIIIe siècle, Méthodes commerciales au XIVe siècle, Méthodes commerciales au XVe siècle. La bourse, le prêt et l'assurance maritimes*, y *La technique des affaires*; Lapeyre, *Une lettre de change endossée*; García Sanz, *Precedentes de la letra de cambio*, y *Un contrato de «commenda»*.

** Sobre la «Taula de Canvi» de Barcelona véase *La «Taula» de Cambio (1401-1714)*; Carrera Pujal, *La Taula y el banco*; Negre, *Real Tabla numularia*, con transcripción y comentario del documento fundacional; Rahola, *Los antiguos banqueros*, y especialmente la obra de Usher, *The early history of deposit banking*.

*** Sobre otras «Taules» de la Corona de Aragón véase Carreres Zacarés, *La Taula de Cambis de Valencia*; Peris, *La Taula de Valencia*; Marqués, *La Tabla de Gerona*; Tortosa, *El Consulado de Lérida*; Lladonosa, *La ciutat de Lleida*.

Pedralbas a 16 de octubre de 1472). Sería en el siglo XV una fundación no conocida en la Italia, siendo así que era el país más adelantado en orden a la policía, pues Gerónimo Paulo, escriviendo a su amigo Pompilio en 1491, le dice que es establecimiento digno de ser imitado, y que admira que tantas ciudades magníficas, y la misma Roma, se hayan descuydado en tal útil fundación [25]. Todos los viageros que en el siglo siguiente vieron a Barcelona, hacen particular conmemoración de este banco público, como cosa excelente y singular [26]. Los Reyes Don Juan el II y Don Fernando el Católico, por sus privilegios concedidos a la ciudad, el primero en 16 de octubre de 1472, y el segundo en las Cortes de Barcelona de 1503, dieron una regla fixa y constante para el restablecimiento de dicho banco y cumplimiento de su obligación en los Administradores y demás oficiales. El Señor Felipe V, por su cédula de 1723, confirmó aquellas sabias disposiciones, señalando por Juezes conservadores de este venerable y antiguo establecimiento al Ayuntamiento, Real Audiencia y Cabildo de la Catedral.

En esta tabla o banco común, según la primitiva forma y método de su institución, se custodian y aseguran sin premio todos los caudales de comunidades y particulares en qualquiera especie de moneda corriente, abonándola con las debidas circunstancias de su valor intrínseco. En ella se hacen pagos y depósitos por toda especie de personas: de modo que por los medios autorizados y auténticos que dimanan de las formalidades de dicha tabla quedan afianzadas la verdad y legitimidad de los créditos, y asegurada la confianza de los particulares.

De los Corredores de Lonja y Oreja

La extensión y variedad del giro y comercio de los Barceloneses exigió desde los principios la mediación de los corredores *, esto es, de la buena fe de unas personas públicas, por cuya interposición se hacían todos los

[25] SCHOTTUS: *Hispaniæ Illustratæ*, II, página 817: *Habet Urbs Barcino insignem publicam mensam depositariam fidei vel aliegenis et ignotis pertinacisiaæ nullo periculo, culpave, aut mora excusabilis. Illud quoque imitandum: quod in multis especiosisimis urbibus et Romæ negligi miramur.* * La última edición de *Barcino*, de Jeroni Pau, con versión catalana, ha sido realizada por JOSEP Mª CASAS HOMS (Barcelona, 1957).

[26] NAVAGERO: *Opera*, I, en su carta a Ramusio, escrita desde Barcelona a 5 de mayo de 1525, le dice, entre otras cosas que observó dignas en dicha ciudad: *la Barcellona é tavola loro, che é cosa bella, e simili a Moati di Venezia, nella quale é una grandisima copia di denari.*

* Véanse *Noticias históricas del Colegio de Corredores Reales*, y *Capítulos acordados*.

negocios y contratos según práctica y costumbre de las plazas mercantiles. Estos oficios se deben mirar como otro de los recursos imaginados para poner expedita la contratación, y asegurar también la confianza y legalidad recíproca entre los negociantes.

Este profesión, así como los demás ramos que tenían relación con el comercio, estuvo a los principios en manos de los judíos. Pero no pasó mucho tiempo sin que los christianos empezasen a dedicarse a éste y otros destinos, que en Barcelona, o por la forma de su constitución política o por otras causas, perdieron insensiblemente la nota de vileza con que las falsas opiniones de los siglos góticos las habían infamado, pues allí todos los sugetos que exercían los oficios dependientes del tráfico y la industria entraron luego a ser partícipes como los demás ciudadanos de los cargos municipales de la república. En efecto: sin contar el cuerpo principal de los comerciantes, así los cambistas como los mercaderes de tienda y los corredores, obtubieron desde mediados del siglo XIII plazas anexas en el gran Concejo de la ciudad. Ninguna de estas profesiones inhabilitaba a las personas que las exercían: antes allí sólo la diversidad de creencia podía hacerlas incapaces de los cargos públicos. Así se vio que el número de los christianos, que veían por una parte como podían adquirir conveniencias, y por otra consideración, se multiplicó, y por otra consideración, se multiplicó de tal suerte, que llegó a exceder después al de los judíos, hasta suplantarles enteramente.

La policía de los corredores estubo desde los principios sugeta a la inspección del Magistrado Municipal. Desde los años 1251 existe una memoria, y es la más antigua, de unas ordenanzas dispuestas por la ciudad acerca de los derechos que debían percibir dichos corredores. De ellas se hace mención en otras [27] que para el arreglo de las tarifas en los corretages públicos de ventas y compras promulgó el mismo Magistrado en 1271. Según el contexto de ellas, los dos oficios de corredores de oreja y de encante (de venta pública de alhajas y ropa) andaban unidos; o bien si éstas dos clases eran realmente distintas, aquel reglamento comprehendía a ambas en sus obligaciones respectivas.

En todos tiempos estuvo vigilante la legislación en arreglar este punto de las corredurías tan importantes para conservar la fe pública entre los ciudadanos. Para remediar los abusos y contener los fraudes que algunos corredores de encante cometían, ausentándose de Barcelona con las alhajas,

[27] Ap. n.º 25.

ropas o géneros que les entregaban los particulares para vender, y estableciéndose en territorio de otra jurisdicción, expidió Don Jayme II en 1327 una cédula [28] en que mandaba que el que se ausentare con dichas cosas o el valor de ellas, o bien quebrare, amás de la pena impuesta de derecho, quedase ipso facto infame, degradado y privado perpetuamente del oficio.

En un vando [29] que publicó el Magistrado Municipal en 1343 sobre las reglas que debían observarse en los ajustes de viages y fletes para países ultramarinos entre patrones y mercaderes, se prohibió a los corredores, ya fuesen judíos, ya christianos, el facilitar el fletamento o deshacer el contrato con el fin de recibir de contado o con promesa de alguno gratificación o préstamo de dinero, baxo la pena de ser azotados públicamente. Así, para atajar tales abusos, se señalaron en el referido edicto las tarifas de todos los corretages en los fletamentos de viage ultramarino, y son los siguientes: por la nave que fuese a ultramar, Venecia o Flandes, cinco sueldos por cada centenar de salmas del porte del buque; por la que se despachase para Sevilla, Túnez, Cerdeña, Sicilia y Nápoles, tres sueldos, cuyos derechos debía pagarlos sólo el patrón.

En 1372, por disposición del Concejo Municipal se reformó el primer reglamento de los Corredores de Lonja, cambios y encante [30] por otro que sólo difiere del antiguo en los salarios de los corretages, y en algunos nuevos renglones de mercadurías, que en el transcurso de un siglo se habían introducido. En las ordenanzas [31] que para el nuevo arreglo de los seguros marítimos hizo publicar el referido Concejo en 1435 *, consta que en la casa de la Lonja del mar estaban fixadas en un tablón las tarifas de los corretages sobre toda especie de contratos de cosas y casos, para pública y general instrucción; a las quales aquel año se añadieron los derechos que correspondían por los ajustes de seguros, que no podían pasar de uno por millar. El Rey Don Alonso V, estando en Nápoles, concedió, a petición de Guillermo Destorrent y Francisco Desplá, embaxadores de la ciudad de Barcelona, un privilegio [32] dado en 1444 paraque en adelante ningún corredor de oreja pudiese usar de su oficio, dentro de la ciudad, sin estar antes aprobado y admitido por el Consulado del mar y el Ayuntamiento, ante quien debían prestar juramento de observar sus ordenanzas y vandos publicados hasta entonces, o que se publicaren en adelante, concediéndoles, además, la fa-

[28] Col. Dip., n.º 122.
[29] Col. Dip., n.º 152.
[30] Ap. n.º 25.
[31] Col. Dip., n.º 306.
[32] Col. Dip., n.º 342.

* Véase la nota * de la p. 409 para la edición de estas ordenanzas.

cultad de poderles privar de sus oficios en las faltas o excesos que cometieren.

Este oficio habría sido muy floreciente en los siglos pasados, pues vemos que en el tiempo en que la contratación de Barcelona empezaba su gran decadencia, el número de los Corredores de cambios excedía en mucho al que hoy está establecido en aquella capital. A 21 de abril de 1618, por disposición del Concejo Municipal, se fixó su número a sesenta individuos, de los quales sólo diez podían ser christianos nuevos, según consta en el libro de Ordinaciones de aquel año del archivo de la ciudad.

De los palanquines

Entre otras providencias que para el bien público del comercio dispuso antiguamente la ciudad de Barcelona, fue la policía de los *Palanquines*, reduciéndolos a un gremio reglamentado, paraque la buena fe y legalidad que exige aquella profesión estubiesen mejor afianzadas en un cuerpo, que para su propia conservación tiene un interés inmediato en la buena opinión y conducta de cada uno de sus individuos.

Este gremio se debe suponer de una gran antigüedad, pues acaso por una conseqüencia del poco aprecio con que eran mirados en los primeros tiempos todos los ramos de la profesión mercantil, fue ocupado a los principios por esclavos, como lo manifiesta la denominación vulgar que conservan todavía sus individuos de *macips de ribera*, esto es, *mancipia ripariae*. Sea como fuere, lo cierto es que a principios del sglo XV estaba esta profesión en manos de los christianos, pues en el año 1418, Don Alonso V confirmó [33] los estatutos de la nueva cofradía que se había formado baxo la invocación de Santa Catalina, en la parroquia de Santa María del Mar, las que fueron confirmadas, en 1513, por Don Fernando el Católico en Valladolid [34]. Por otra parte, vemos que un siglo antes era ya destino no sólo de christianos, sino de christianos de grandes conveniencias, pues costearon el acarreo de toda la piedra para la vasta y suntuosa fábrica del templo parroquial de Santa María, que se empezó por los años de 1323. De este generoso acto de piedad queda un ilustre monumento en la puerta principal de aquella iglesia.

Parece que en el transcurso de los tiempos, según las vicisitudes que

[33] A. C. A.: Reg. 2391, f. 70-72. Sant Cugat del Vallés, 3 Noviembre 1418.

[34] A. C. A.: Reg. 3559, f. 239-245. Valladolid, 27 junio 1513.

éstos causan en las costumbres y opiniones, este oficio se había reducido casi enteramente en manos de esclavos moros, turcos y tártaros *, en gran daño del bien público de la ciudad y de su comercio, y en descrédito de la antigua legalidad y confianza, que son partes tan esenciales de dicha profesión. Deseando, pues, remediar tales abusos, el Magistrado municipal hizo publicar, en 11 de agosto de 1432, unas ordenanzas [35] para restituir el gremio a su antiguo crédito, orden y lustre. Por ellas se dispuso que ningún esclavo, aunque fuese converso, podía exercer el oficio de traginar efectos y géneros del muelle de Barcelona, baxo la pena de ser azotado públicamente: que todos los amos pusieren en adelante grillete a sus esclavos siendo de nación infiel, y no pudiesen alquilarlos a otro mientras no tenían carta de libertad o no estaban casados: que ningún esclavo, así infiel como converso, podía vivir por sí solo sino con otro compañero, a menos de tener muger propia. Por último, habiéndose movido algunas dudas sobre el primer capítulo de las citadas ordenanzas, el mismo Ayuntamiento declaró que sólo podían traginar los christianos viejos con tal que fuesen de naciones aprobadas y no sospechosas en la fe católica; esto es, de aquellas cuyos individuos nunca habían sido tomados ni vendidos por esclavos; igual permiso de traginar se concedió a los Sardos únicamente.

Al año siguiente de 1433 se publicó otra ordenanza municipal, en la que para el mejor régimen del oficio se le concede la facultad de elegir todos los años tres prohombres, según la antigua costumbre. Después se trata del gobierno económico de su comunidad, y de algunos puntos acerca del modo de recoger y conducir los géneros y mercancías. A este gremio se incorporó últimamente el de los carreteros de mar, que hacían exclusivamente el tragino de granos, vinos, aguardientes y aceytes, según una disposición municipal del año 1666.

[35] Constan en el *Libro Consular* del Gremio donde están insertos todos los reglamentos y privilegios Reales, antiguos y modernos, legalizados por manos de escrivano público. * No ha podido encontrarse el expresado libro. Después de la extinción de los gremios, su documentación quedó en manos de los respectivos Prohombres y buena parte de ella debe considerarse perdida. No obstante, se conservan todavía importantes fondos documentales en el A. C. A., A. H. M., A. H. P. B., B. C., B. U. B. y en el Ateneo Barcelonés.

* Sobre esclavitud en la Barcelona medieval véase: Camós, *Tres estampas de la esclavitud*, y *El servicio doméstico*; Durán y Sanpere, *Los esclavos en la ciudad*; Madurell, *Los seguros de vida*; Verlinden, *L'esclavage dans le monde ibérique*, y especialmente su obra monumental, *L'esclavage dans l'Europe Médiévale*, I: Verrié, *La vida de l'artista medieval*. Texto de las ordenanzas de la Cofradía de cristianos negros y libertos de 1455 en Bofarull y Mascaró, *Colección de Documentos*, VIII, doc. 109. Sobre el tráfico de esclavos sardos cf Madurell, *Vendes d'esclaus sards*; Martínez Ferrando, *El exceso de población sarda*, y Putzulu, *Schiavi sardi*.

CAPITULO V

DE LA LIBERTAD Y FOMENTOS DEL COMERCIO Y NAVEGACION DE BARCELONA

Una ciudad como Barcelona, cuyo gobierno político desde mediados del siglo XIII fue depositado en manos de una porción de ciudadanos patriotas, de comerciantes y artesanos, debió de ser más zelosa y vigilante que otras para animar su tráfico, así como más ilustrada para dirigirlo. El gran Concejo Municipal, que constaba a los principios de doscientos prohombres de todas las clases de la república, esto es, de todos aquellos hombres cuyo interés particular era inseparable del general, procuraba por todos los medios imaginables promover los aumentos de la navegación, y del comercio, fomentándolo con el auxilio de loables providencias que cimentaron la prosperidad común.

Aquel respetable congreso de magistrados promovía mejoras y reformas, y examinaba las ordenanzas que se formaban en las juntas de prácticos que tenía señalados para perfeccionar la policía de la náutica, de la contratación y de la industria. Como inmediatamente interesado en el bien público, consultaba y proponía a sus Reyes la naturaleza de las gracias, libertades, reformas y restricciones que exigían los adelantamientos del comercio y de la navegación. Díganlo las diferentes cédulas de los Reyes Don Jayme I, Don Pedro III y sus dos inmediatos sucesores, todas expedidas a instancia, y muchas veces con consejo del Magistrado de Barcelona, que no sólo vigilaba en el bien local de su pueblo, sino que desde que se establecieron las Cortes, en calidad de presidente del Brazo Real u orden de los Comunes de Cataluña, llevaba la principal voz e influencia por medio de sus representantes en las proposiciones concernientes a mejorar los ramos de la economía política, particularmente los del comercio y marina.

A sus buenas providencias se deben tantos reglamentos llenos de miras discretas sobre el modo de gobernar la contratación, que fueron imitados dentro y fuera de España. A la verdad, como de la práctica del comercio, y de los conocimientos que ella sugiere, se había formado una ciencia común entre los Barceloneses, no pudo ser difícil a un Concejo cuya tercera parte de vocales se componía de comerciantes interesados todos en el bien de su patria porque todos giraban por sí, el disponer un cuerpo de doctrina de pragmáticas, ordenanzas y loables instituciones, cuya observancia mantubo a Barcelona rica y poderosa. Sus Magistrados, al paso que veían palpablemente que el comercio había sido para Cataluña un manantial de marinería de que sacaba sus fuerzas la corona, conocían que sólo el comercio pudo facilitar los subsidios para las conquistas ultramarinas de sus Reyes.

Por esto las miras de los Magistrados Municipales para adelantar el tráfico, fueron siempre la adquisición de nuevos privilegios así de sus Soberanos como de otros Príncipes estrangeros y Repúblicas; la confirmación y renovación de los antiguos; el fomento de las fábricas y manufacturas; la invención de nuevos medios para facilitar las exportaciones; la distinción y protección de los comerciantes; el establecimiento de sus Consulados ultramarinos para proteger sus mercaderes y navegantes. Por otra parte, la institución de una Lonja consular y del banco público; la policía del muelle, de los seguros, de los cambios y de las corredurías, con otras muchas providencias económicas, manifiestan el zelo y vigilancia de aquellos Magistrados; de que no son la menor prueba las continuas mediaciones con sus propios Reyes para ajustar la paz o evitar las guerras en beneficio general de todo el comercio y de la navegación.

El primer monumento que se puede citar acerca de la protección que merecieron estos dos ramos de la felicidad pública, es del año 1068 en el usage *omnes quippe naves*, en que Ramón Berenguer II, Conde de Barcelona, concede su protección a todas las embarcaciones que fondeen y naveguen en las costas y mares de sus dominios. Estos principios de justicia y hospitalidad fueron confirmados y ampliados por el Rey Don Pedro III en las Cortes de Barcelona de 1283 (Cap. XXV); lo mismo por D. Alonso III en las de Monzón en 1289 (Cap. VIII); y últimamente por Don Jayme II en las de Barcelona en 1299 (Cap. XV).

Por otra parte, así estos Príncipes como sus sucesores, se esmeraron en colmar de gracias y franquicias el comercio de los Barceloneses. La importante máxima de exportar con buques propios sus efectos a países estran-

geros se fundaba seguramente entonces en las mismas razones en que hoy fundan la suya las naciones que la tienen puesta en práctica. Don Jayme I. que por todos los medios posibles procuró formar una marina poderosa, en su cédula [1] de 1227 concedió a los Barceloneses el privilegio de que ningún bastimento estrangero pudiese tomar en su puerto carga para Syria, Alexandría o Ceuta, mientras hubiese nave del país propia y dispuesta a conducirla. Por otra Real [2] cédula del año 1230, consiguieron aquellos vecinos entera y absoluta libertad para comerciar en las islas de Mallorca e Iviza así por mar como por tierra, eximiéndoles de todo derecho de aduana, portazgo u otro qualquiera. Por otro privilegio [3] de 1232, Don Jayme I eximió a los Barceloneses de los derechos de tránsito, y de otra qualquiera gabela Real, haciéndoles enteramente francos a ellos y a sus factores en sus personas y mercadurías por todos los dominios de la corona de Aragón, bien fuesen por mar o bien por tierra. El Rey Don Pedro IV, en 1343, confirmó y aprobó de nuevo el referido privilegio. Esta nueva gracia fue tanto más fácil de conseguir del Rey, quanto en aquella ocasión los Barceloneses le ayudaban con sus naves y dinero para la expedición contra el de Mallorca [4].

En aquellos tiempos, en muchos de los puertos de Cataluña que no eran de realengo, gozaban sus Señores de los derechos de imperiage, ribage y leudas, cuya exacción no dexaba de ser muy embarazosa al comercio. Pero Don Jayme I, deseando favorecer la navegación de los Barceloneses, les concedió en 1265 que sus embarcaciones no adeudasen al Abad de San Felio de Guíxols derecho alguno en la entrada, fondeo o salida de aquel puerto [5]. En otra parte les concede también que sus naves, a la vuelta del viage de Levante, no adeuden por las leudas de Colibre ninguna contribución nueva, sino la acostumbrada [6]. En 1282, a instancia del Magistrado de Barcelona, quedó abolida la exacción de la leuda y ribage del puerto de Blanes del dos por ciento de las mercadurías que descargaban allí los vecinos de aquella ciudad, en virtud de una Real sentencia [7] que declaró por injustos tales derechos.

Entre otras providencias [8] que el Rey Don Jayme I expidió para favorecer el comercio nacional, se debe contar la expulsión de los Lombardos, Florentines, Seneses y Luqueses que residían traficando en Barcelona por los

[1] Col. Dip., n.º 5.
[2] Col. Dip., n.º 6.
[3] Col. Dip., n.º 7.
[4] Col. Dip., n.º 151.
Col. Dip., n.º 17.
[6] Col. Dip., n.º 17.
[7] Col. Dip., n.º 32.
[8] Col. Dip., n.º 17.

años 1265, con prohibición paraque en adelante ninguno de aquellos Italianos pudiese tener lonja de comercio en dicha ciudad. Después, en 1268, concedió por otra Real cédula [9] el que ningún patrón, mercader u otra persona estrangera pudiese tener tienda ni fletar mercancías algunas, no siendo propias, en bastimentos que no fuesen del país.

La ciudad de Barcelona, con motivo de los perjuicios que padecían la navegación y el tráfico de una Real gabela impuesta para impedir la exportación de ciertos géneros y frutos a países estrangeros, representó a Don Pedro III los inconvenientes de aquella providencia, quien por su cédula de 1281 [10] revocó la citada restricción, concediendo a los Barceloneses la absoluta libertad para extraher en adelante toda especie de mercancías para qualesquiera países así de christianos como de infieles, exceptuando sólo el trigo y cebada a menos de permitirlo la abundancia de las cosechas; y así mismo, el hierro, armas, xarcia y maderas para tierras de infieles. Pero concedióles la extracción de cavallos para subsidio de los cruzados en la Palestina.

De día en día se multiplicaban y renovaban las providencias a favor de la libertad y del comercio marítimo. En el Real [11] privilegio de las costumbres y libertades de Barcelona, aprobadas y confirmadas por Don Pedro III, se comprehenden varias franquicias dirigidas a remover todos los obstáculos a la navegación. Por el capítulo XII los mercaderes y marineros que salían a viage no podían ser detenidos por demanda alguna judicial después de botada la embarcación al agua o pronta a botarse, con tal que diesen caución de seguir la causa a su regreso. Por el capítulo LXXI debía abolirse toda contribución nuevamente impuesta en los puertos de Barcelona, Cervera, Llanzá, Palamós, Montblanch, Tamarit, Tortosa y otros, a las embarcaciones barcelonesas procedentes de ultramar o de Andalucía, y a las que descargaban viniendo de aquellas partes en los de Tarragona, Salou y Tortosa. Por el capítulo LXXXIV, los bastimentos de Barcelona despachados de orden del Magistrado tenían la libertad de navegar, trafiear, fondear, salir y entrar en qualquier puerto o playa sin adeudar derecho alguno, según práctica antigua. Por el capítulo XCVI, fue declarado que toda embarcación que anclare en qualquier puerto, rada o surgidero, que no diere cable en tierra ni descargare, no debía satisfacer gabela alguna, conforme a la antigua costumbre.

[9] Col. Dip., n.º 22.
[10] Col. Dip., n.º 30.
[11] *Constitucions de Cathalunya*, lib. IV, título XXV, p. 299.

Succesivamente se fueron quitando otras trabas impeditivas de la prosperidad nacional. En primer lugar, Don Pedro III, por su provisión de 1283, que es el capítulo VII de las Cortes de Barcelona de aquel año, abolió la gabela de la sal en toda Cataluña, estableciendo por ley que ni él ni sus sucesores podían restablecerla [12]. Esta providencia fomentaba directamente las pescas y las salazones, en particular la del atún a que fueron siempre inclinados los Catalanes, pues las almadrabas de Colibre y Coll de Balaguer subsistían todavía en el siglo pasado, según refiere Corbera, testigo contemporáneo.

El derecho de naufragio estaba abolido en Cataluña de tiempos antiguos, pero acaso de su inobservancia procedían algunos abusos. Así, pues, D. Alonso III, por su decreto [13] de 1286, manda que nadie se atreva en toda la costa de Cataluña a tomar o retener efectos algunos o mercancías por razón de naufragio o hallazgo, pertenecientes a baxeles que hubiesen zozobrado en sus mares o costas. Después, Don Jayme II, por su cédula de 1295, concedió a los comerciantes y vecinos de Barcelona la libertad de extraher, llevar, vender y comprar toda especie de géneros y mercaduría por los dominios de la corona sin guía ni despacho de ningún oficial Real, excepto los aprestos navales y granos, mientras se armaba la esquadra del Rey. Pero concluida la guerra, podían traficar con estos renglones en qualquiera país menos en el de infieles. En las Cortes de Barcelona de 1299 se estableció el capítulo X, en que Don Jayme II extingue los derechos Reales sobre exportación de trigos, comestibles y otros qualesquiera géneros, así para tierra de christianos como de infieles, excepto para las de los enemigos actuales de la corona *. Pero el Rey se reservaba la facultad de prohibir la saca de granos y otros frutos en los casos y tiempos de carestía [14].

Eran tan frecuentes las patentes de marca, esto es, de represalia y embargo entre los vasallos de Francia y de Aragón entrado el siglo XIV, que llegaron a impedir gran parte del tráfico exterior de ambas naciones y de su mutua comunicación **. Para atajar tan graves perjuicios y quitar las semillas de estas discordias entre los súbditos de una y otra corona, transigieron Felipe de Francia y Jayme II de Aragón un compromiso que se

[12] *Ibid.*, lib. IV, tít. VIII. De Pragmàticas.
[13] Col. Dip., n.º 41.
[14] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXV, p. 299.

* Sobre regulación del comercio con los infieles véase MASIÁ, *La Corona de Aragon*, y bibliografía allí citada.

** Sobre represalias y marcas véase MIRET Y SANS, *Les represàlies a Catalunya*, y *Ramon de Melany*. En el A. R. P. se conserva abundante documentación sobre esta materia.

ajustó en el año 1313. En él se establece que en adelante entre los dos Soberanos, sus dominios y vasallos no se pueda poner en execución marca o embargo alguno baxo pretexto de falta de administración de justicia a los agraviados, a menos de probar que a esta negligencia o demora había precedido requerimiento perentorio de nueve meses, hecho por la parte demandante a la Corte. Para dar mayor expedición a estos negocios, se estipuló que en el caso de ausencia en los dos Reyes de sus respectivas capitales, se entablase la pretensión en París ante los oficiales Reales comisionados a este fin, y en Barcelona ante el Procurador General, o su Lugar teniente; de modo que antes de proceder a la execución de qualquiera marca, se debía hacer constar por letras patentes y otros instrumentos públicos el requerimiento y la negligencia en la administración de la justicia. Pero si no se observaban estos requisitos, el Rey o su oficial destinado debían a sus costas deshacer el embargo resarciendo al agraviado los daños y gastos ocasionado [15].

La vida y el oficio de corsario se había hecho tan común por causa de las continuas guerras de aquellos tiempos, que con el pretexto de la necesidad de armadores, después de establecida la paz entre los estados beligerantes, el corso se convertía muchas veces en pyratería. Por los años 1333, los Catalanes, Mallorquines, Genoveses y Saoneses infestaban las costas de Francia interrumpiendo la navegación del Languedoc: hasta que las ciudades de Narbona, Mompeller, Bocayre y otras recurrieron a la protección del Rey Felipe de Valois. Este Príncipe, para remediar tales excesos, proveyó con consejo de los Prelados, Barones y Magnates, que probada la tropelía o pyratería por los perjudicados baxo la caución ante sus respectivos Senescales, se procediese a la captura de dichos armadores o de sus cómplices y fautores, y de sus bienes si se podían encontrar en las tierras de su jurisdicción, hasta dexar indemnizada la parte, y satisfecha la multa al Real Fisco y a la misma parte; y no encontrándose dichos pyratas, los bienes de todos los empleados y súbditos de aquella nación a que perteneciesen los malhechores se debían embargar y dexar en depósito hasta quedar los daños enteramente subsanados, o que el Rey o su Consejo ordenasen otra cosa. En este estado, los referidos Senescales debían requerir a los Potentados a quienes pertenecían las personas que sufrían el embargo, paraque diesen una entera satisfacción, así de los daños padecidos en el principal como de los gastos ocasionados después.

[15] Col. Dip., n.º 137.

Parece que este tratado y compromiso no fue después bien observado por los Senescales de Tolosa, Carcasona y Mompeller, porque en el año 1335 las ciudades de Barcelona y Valencia hubieron de embiar sus diputados a París, a pedir satisfacción contra aquellos oficiales que violaban el convenio entre las Cortes de Francia y Aragón sobre el modo de proceder en las marcas, pues sin las formalidades y requisitos prescritos habían embargado los caudales de muchos Catalanes y Valencianos con motivo de ciertas presas hechas por unos corsarios de estas dos naciones. A esta representación el Rey de Francia declaró todos los procedimientos por nulos, y levantó los embargos libres de costas [16].

Además de estas seguridades generales al comercio de Cataluña, los Barceloneses gozaban en Valencia y Mallorca de grandes y singulares esenciones. Así mismo, por privilegio de Don Jayme II, dado en 1323, quedaron inmunes y francos ellos, sus bienes, efectos y mercadurías de los derechos Reales o municipales en todas las ciudades, villas y lugares de los dominios del Rey, tanto en los conquistados, adquiridos y heredados, como en los que posteriormente se heredasen o conquistasen para él y sus sucesores [17].

El Real decreto de 1265 para la expulsión de los Lombardos, en el transcurso del tiempo, o había perdido el rigor de su observancia primitiva, o se iva eludiendo con subterfugios: de modo que el Magistrado de Barcelona hubo de representarlo con tanta eficacia a Don Jayme II, que éste, por su edicto [18] de 1325, mandó por sí y todos sus sucesores, que no sólo los Lombardos, Florentines, Seneses y Luqueses, sino también los Toscanos e Italianos en general, no pudiesen negociar en dicha ciudad ni sus términos por sí ni por interpuesta persona, y que así ellos como sus factores fuesen desde aquel punto expelidos, prohibiéndoles absoluta y perpetuamente que ni ellos ni otros en su nombre o por su cuenta, ni con caudal propio u ageno, pudiesen habitar en Barcelona exerciendo el comercio, baxo de gravísimas penas.

Esta providencia parece fue observada con mucho rigor, porque habiendo venido a Barcelona ciertos Pisanos con una expedición de mercadurías, no fueron admitidos por causa de comprehenderles la regla general de Italianos. Pero como recurriesen * al Rey Don Pedro, éste proveyó, en virtud de un Real privilegio [19] en que los concedía el comercio en sus dominios

[16] Col. Dip., n.º 137.
[17] Col. Dip., n.º 443.
[18] Col. Dip., n.º 118.
[19] Col. Dip., n.º 166.
* En el año 1353.

como amigos y aliados suyos, que la ciudad de Barcelona los recibiese y dexase exercer libremente el tráfico de venta y compra.

Mal podía florecer el comercio nacional, si la navegación hubiese carecido de la protección y seguridad necesarias. Con el fin de conservar la marina mercantil de Cataluña, que iva a correr todos los riesgos de una guerra tan cruel como la que se había roto con los Genoveses tres años antes, Don Alonso III, por su decreto de 1334, concedió al Bayle de Barcelona y a su Ayuntamiento potestad promiscua de poner capitán de guerra con jurisdicción marcial en cada nave, coca o leño grueso, armado o no armado, que saliese a viage durante aquella guerra[20].

Como por los años 1353 continuaba la guerra con los Genoveses, la navegación y comercio de Cataluña experimentaba de día en día mayores daños, y se exponía a nuevos riesgos por causa del estylo de navegar que hasta entonces se había observado. Así, pues, el Rey D. Pedro, informado por una junta de marinos expertos de Barcelona de todos estos peligros y del modo de evitarlos, y considerando las fuerzas que los despojos continuos del corso darían a los enemigos, por su Real provisión [21] mandó que ninguno de sus vasallos del continente pudiese en adelante navegar con cocas, leños y barcos, ni cargar en ellos mercaduría alguna de aquende o allende del mar, excepto vituallas, carbón, piedras (serían muelas de molino de Monjuy), vidriado, esparto, palmas y maderas, cuyos géneros sólo podían conducirse en dichos buques para el tráfico costero de los dominios de España. Por tanto, se declara que en adelante todo el comercio se haga con galeras bien armadas y provistas de alguna gente de guerra, con la pena al contraventor de perder el barco y el cargamento, y otras arbitrarias. Después de la publicación de este edicto, se promulgó otro por el mes de marzo de aquel año, en que se prohíbe a todos los súbditos de la corona que puedan salir al mar con embarcación alguna hasta nueva orden, por recelo de una esquadra de diez galeras genovesas que habían salido a hacer el corso en los mares de Cataluña.

La libertad del comercio no hubiera sido entera, si no hubiese tenido los auxilos necesarios para su fomento. Sin embargo de que por un capítulo de constitución nadie podía extraher de Cataluña moneda alguna jaquesa, el Rey Don Pedro, en el año 1343, concedió perpetuamente al común de Barcelona un privilegio jurado [22], en virtud del qual podía llevar fuera de

[20] Col. Dip., n.º 136. [21] Col. Dip., n.º 165. [22] Col. Dip., n.º 150.

los dominios continentales de la corona, y desde qualquiera parage de ellos sin impedimento alguno, toda plata así pura como ligada, tanto en pasta como en moneda, en piezas o en otra forma, igualmente que toda moneda de vellón. El Rey Don Pedro, en 1356, había concedido a los vecinos de Barcelona licencia de hacer navegar para qualquier país, menos el de enemigos, sus efectos y mercadurías en embarcaciones estrangeras, con tal que no llevasen a bordo vasallos del Rey [23]. Esta providencia fue tomada sin duda en tiempo de la guerra con los Genoveses.

Posteriormente, el Magistrado de Barcelona, siempre zeloso en promover el tráfico marítimo de sus ciudadanos, impetró del mismo Don Pedro, en 1357, un decreto por el que inhibió al Bayle General de Cataluña, y al Vice-almirante de ella, de la facultad de conferir licencias de navegar, cuyo cargo estaba depositado en ambos promiscuamente, con motivo de las demoras y perjuicios que sufría la causa pública de la ausencia que aquellos dos oficiales habían de hacer frecuentemente de Barcelona. Porloque comete esta facultad sólo al Bayle General de la Provincia, y en su defecto al Bayle local [24].

Para fomentar la extracción de géneros y frutos del país, Don Pedro IV concedió [25], en 1356, a los vecinos de Barcelona, licencia para conducir al reyno de Mallorca e islas advacentes en qualesquiera embarcaciones toda suerte de mercadurías y comestibles, menos trigo, cevada, habena, sin embargo de qualquiera vando o edicto en contrario. El Magistrado Municipal, por su representación hecha al Rey Don Pedro en 1357, consiguió que se revocasen unas ordenanzas navales que en tiempos pasados había mandado promulgar la Corte. Con efecto, considerados los perjuicios y embarazos que las dudas y qüestiones sobre su observancia acarreaban diariamente a los mareantes, sugetándolos al fuero del Bayle General o del Vice-almirante, proveyó el Rey que en adelante toda la policía de las embarcaciones nacionales y estrangeras que fondeasen en el puerto de Barcelona quedase al cargo de su Ayuntamiento [26].

Éste defendió siempre tan apreciable privilegio, pues habiéndose publicado por el Bayle General un edicto en que se prohibía la extracción de cotonías y lencerías de lino y cáñamo sin su licencia, los Magistrados Municipales, por ser esta providencia opuesta al libre comercio de los Barcelo-

[23] Col. Dip., n.º 171.
[24] Col. Dip., n.º 180.
[25] Col. Dip., n.º 174.
[26] Col. Dip., n.º 177.

neses, logró del Rey Don Pedro su absoluta revocación [27]. Por último, Don Juan el Segundo *, por su orden de 1392, mandó a los comandantes de la Armada que partía aquel año contra Cerdeña, que evitasen cometer la menor hostilidad contra las naciones neutrales con quienes traficaban los Catalanes [28], en virtud de una representación que le habían dirigido los referidos Magistrados.

Para defender los intereses de varios mercaderes de Barcelona, que habían sido robados por unos corsarios de Pisa, sin haber podido obtener justicia de aquella Señoría, el Rey Don Martín dio orden positiva en 1397 a Pedro de Queralt, comandante de dos galeras que despachaba a Italia, que en su travesía tratase a los Pisanos hostilmente, apoderándose de sus caudales y mercancías hasta completar la cantidad que ocasionaba aquella represalia [29].

A fines del siglo XV ** los malos efectos del comercio que hacían los Italianos en Cataluña y demás provincias de la corona, de donde habían sido estrañados varias veces, pero sin fruto, obligó al Rey Don Martín, a representación de las ciudades de Barcelona, Valencia, Mallorca, Perpiñán, Tortosa y otras, que hicieron patente la transgresión de los vandos anteriores en daño y ruina de los naturales sacrificados al dolo, engaño, usuras y quiebras de aquellos estrangeros, a expedir en 1401 una pragmática sanción[30] por la qual expelía de todos los puertos ciudades y tierras de sus dominios dentro el término de tres meses a todos los Italianos con todos sus caudales y efectos. Y se les prohibía que en adelante pudiesen residir comerciando en dichos dominios ni por sí, ni por tercera persona. En la citada pragmática se daba facultad a los Cónsules de la lonja de Barcelona y a los mayordomos de los mercaderes de exigir las penas establecidas para su observancia sin recurso alguno. Prohibíase, también, que ninguno de los referidos Italianos ni sus factores pudiesen entablar compañías en dichos dominios con naturales de ellos, ni con negociantes avecindados; ni éstos por su parte pudiesen admitirlas ni promoverlas baxo de la misma pena, que era el perdimiento de todos los bienes que se les encontrasen, o del valor de los caudales que girasen con los estrangeros. Finalmente, para obviar toda interpretación sólo se concedía a los referidos Italianos el goze del salvo

[27] Col. Dip., n.º 181.
[28] ZURITA: *Anales*, II, lib. X, cap. XXV, folio 107.
[29] Col. Dip., n.º 261.
[30] Col. Dip., n.º 268.

* Léase Juan I.
** Léase siglo XIV.

conducto quando viniesen a traher provisiones de granos en los casos de carestía únicamente.

Pero en esta ley no fueron comprehendidos los Genoveses ni Pisanos, quienes gozaban ya de esta libertad en virtud de tratados anteriores. Tampoco se comprehendían aquellos Toscanos, Florentines, Seneses, Lombardos y otros, o los oriundos de dichos países, que estando realmente casados, viviesen con sus mugeres, y estubiesen avecindados en los pueblos de su residencia: con tal que no fuesen agentes, factores, o socios de compañía con personas de las sobredichas naciones.

En el siglo XIV el comercio de Cataluña había hecho los mayores progresos, así por la decadencia que experimentó el de otros pueblos marítimos, como por las sabias reglas de la economía mercantil, que en diferentes Cortes celebradas en los reynados de Don Pedro IV, Don Juan I y Don Martín, se habían establecido. Por disposición de las que tuvo en Barcelona D. Fernando I en 1413, la Diputación General mandó recopilar en un volumen [31] todos los capítulos sobre los derechos de exportación e importación, que estaban en observancia hasta aquel tiempo.

Por el 1.°, todos los géneros y mercadurías por punto general a su salida y a la entrada en Cataluña, adeudaban dos tercios por ciento del valor que hubiesen tenido en su compra. Exceptuábanse las mercancías que venían de Constantinopla, Syria y Egypto, que pagaban un tercio por ciento en la entrada de su valor puestas en Barcelona. = Por el IV, los granos, legumbres, vino y tocino nada adeudaban en la introducción; pero en la salida un cinco por ciento, excepto quando se sacaban para las islas de Mallorca, Menorca e Iviza, que en tal caso sólo satisfacían un tercio. = Por el XIV, toda vaxilla de plata, joyas, vestidos, armas y otros utensilios, si se extrahían por vía de comercio, pagaban dos y medio por ciento. = Por el XVI, todos los géneros trahídos a los mares y puertos de Cataluña, si volvían a salir sin trasbordar ni mudar de partido, consignación o fletamento, no adeudaban derecho alguno. = Por el XVIII, todos los paños y demás manufacturas llevadas a ferias estrangeras, o trahidas a las de la Provincia, nada pagaban de entrada ni de salida, si no era aquella parte que se vendiese, y se reducía al tres quartos por ciento, mas siendo estofas del país, a la mitad de este derecho. = Por el XX, todas las naves construidas en Cataluña para vender a estrangeros, igualmente que toda madera de construcción, pagaban

[31] *Libre dels Quatre Senyals*, f. 56, donde se habla de los *Drets de entrades y eixides*.

de salida un tres por ciento, excepto el tablazón, vergas y arboladura que necesitasen reponer las embarcaciones nacionales por algún contratiempo padecido en la mar. = Por el XXX, toda suerte de mercancías, cuyo valor no pasase de cinco sueldos (unos veinte reales hoy) no adeudaban derecho alguno ni a la entrada ni a la salida. = Por el XL, todo artefacto y género que saliese para volver, como eran toneles, tinajas vacías, serones, arpilleras y otras cosas semejantes, no adeudaban ni salida ni entrada.

Las disposiciones que el Ayuntamiento de Barcelona tomó en todos tiempos para adelantar el comercio de sus ciudadanos, no fueron menos útiles y oportunas que los Reales privilegios, que a instancia suya se expidieron para fomentarlo. La más antigua providencia municipal que encontramos son las ordenanzas [32] que en 1258 extendieron los Prohombres del mar para el buen orden y arreglo de la marina mercantil. Este reglamento de policía naval, que tiene muestras de ser anterior a la compilación del código famoso del Consulado, es seguramente la pieza de mayor antigüedad que sobre esta materia haya publicado ninguna nación de Europa. Consta de veinte y dos capítulos relativos al oficio y obligación de los patrones, pilotos, escrivanos, marineros y factores en la carga y descargo de las naves en su salida, entrada y fondeo en los puertos; en la conducción de las mercancías, ajuste de los fletes, habilitación y armamento de los buques, y otras cosas tocantes a los deveres recíprocos entre las tripulaciones, capitanes y demás oficiales; y a las penas a que estaban sugetos en sus faltas.

En 1296 promulgó la ciudad un edicto [33] sobre los tornaviages de las islas de Mallorca, Menorca e Iviza, con diferentes precauciones para evitar algunos fraudes y abusos. En 1329 se ordenó que nadie pudiese cargar géneros para viage largo sino en ciertas embarcaciones, que debían señalar a este fin los comisionados que tenía la ciudad. En 1342 se publicó otro vando para atajar las colusiones y dolos en los fletamentos para ultramar entre los mercaderes y patrones; y obligar a éstos a prestar juramento antes de partir. Otro vando municipal se publicó en 1433 para que ningunas mercadurías se pudiesen cargar en el puerto de Barcelona sino en buques propios de vasallos del Rey.

Para arreglar la navegación mercantil del referido puerto, promulgó en 1436 el Magistrado municipal ciertas ordenanzas [34] distribuidas en doce

[32] Col. Dip., n.º 14.

[33] A. H. M.: Todos estos edictos y vandos municipales que se citan de los siglos XIV y XV constan en la *Rúbrica de Ordinations des del any MCCLXXXV fins lo any MCCCCLXXII*, f. 94 y sig.

capítulos *. En ellas se trata de cómo las embarcaciones de cierto porto no podían navegar sin escrivano jurado; de las formalidades de las escrituras de cambios o préstamos tomados sobre el buque; y del asiento en que debía llevar el patrón los gastos para el reparo de la nave en su viage; de la forma como se debían despachar las execuciones para la paga de tales cambios y préstamos; de la prohibición de satisfacer éstos y otros créditos con las ganancias de los fletes en perjuicio de los salarios de los marineros; de la pena de éstos quando después de haber tomado paga o señal para viage ajustado rehusasen seguir la nave; sobre la subordinación y obediencia de los mismos al patrón y demás xefes en el viage y fuera de él hasta quedar licenciados; del libro de cuenta que debían llevar los patrones y escribanos sobre el coste del buque en su construcción y apresto, o en su compra, para presentarlo a los interesados antes de emprender el viage; de la obligación que tenían los patrones en cada vuelta de viage de dar cuentas intervenidas por el escribano a sus principales acerca de los fletes, provechos y ganancias de los buques; de modo que hasta haberlas dexado concluidas y aprobadas de dichos interesados, no podían percibir su parte, ni emprender otro viage; enfín, de la obligación que tenían los patrones de manifestar a los Cónsules de la Lonja el estado del buque antes de navegar.

Con motivo de la guerra que aquel mismo año seguía entre la corona de Aragón y los Napolitanos auxiliados de los Genoveses, el Ayuntamiento, para fomentar la navegación de las embarcaciones nacionales, que padecía gran decadencia desde que por recelos de enemigos las estrangeras hacían la exportación del tráfico de Barcelona, dispuso que en adelante todas las expediciones se hiciesen únicamente en galeazas catalanas o de otros vasallos del Rey, a menos que los cargamentos superasen al número de ellas, o que por su corto volumen no pudiesen ocupar y emplear la grandeza de aquellos buques para un viage directo.

Por edicto [35] del Rey Don Alonso V, de 1454, se había ordenado que ninguna embarcación estrangera pudiese tomar carga en los puertos de sus dominios. Esta providencia, capaz por sí sola de llevar la marina aragonesa al último punto de poder, fue tan mal recibida de algunos vasallos de otras

[34] Col. Dip., n.º 307.
[35] Col. Dip., n.º 371.

* Texto de estas ordenanzas, cuya fecha exacta es 21 de noviembre de 1435, publicado también por VALLS-TABERNER, *Consolat de Mar*, III, p. 17-25. Sobre cambios marítimos o préstamos a vuelta de viaje véase PERELS, *L'apparition des prêts*, y SAYOUS, *Méthodes commerciales au XIVe siècle*, *Méthodes commerciales au XVe siècle*, y *La bourse, le prêt et l'assurance maritimes*.

provincias de la corona, sin dudas movidos por los estrangeros que hacían en ellas un tráfico activo, que representaron al Rey gravísimos inconvenientes, hasta pronosticar una total obstrucción del comercio, así por la falta actual de buques nacionales, como por el exorbitante valor que tomarían los fletes. Pero la ciudad de Barcelona, que conocía bien toda la importancia de aquella benéfica providencia, que dos siglos después ha hecho la prosperidad y poder de la Gran Bretaña, recurrió a Don Alonso desvaneciéndole los infundados temores del partido opuesto con sabias razones, así de conveniencia como de la experiencia, que se tocaban ya en Cataluña, donde se poblaron los astilleros desde el punto que se promulgó el Real edicto. En aquella ocasión, Barcelona fue oída como siempre en materias de esta naturaleza, y tubo la gloria de sostener los intereses generales de la corona al paso que defendía los suyos. Para proteger el comercio y la navegación fue publicado en 1458 un vando municipal, mandando que en adelante ningún patrón catalán pudiese salir del puerto de Barcelona para levante o poniente con carga de mercaderes de dicha ciudad sin ajustar conserva con otra embarcación que se encontrase en qualquiera puerto de la corona y llevase el mismo destino [36].

El Magistrado municipal, para conservar la buena fe, orden y justicia en la contratación, tenía dispuestas ciertas ordenanzas sobre las reglas que se debían observar en la Lonja del mar para formalizar todos los actos y contratos mercantiles, bien fuesen por vía de compañía, factoría, comisión o en otra qualquiera manera. Estas mismas fueron publicadas [37] segunda vez en 1478 para su más puntual cumplimiento. En ellas se trata de las obligaciones de los que negociaban como factores de otro; de las formalidades de exibir sus poderes en la Lonja; de la responsabilidad en que quedaban constituidos mayormente si giraban más allá de los límites de su poder. Después se dan reglas paraque guarden la buena fe en sus contratos los tratantes y negociantes estrangeros que comerciaban en aquella capital en nombre propio o ageno, obligándoles a que antes de establecer sus casas de negocio hiciesen constar ante los Cónsules de la Lonja el fondo de su compañía y la parte que tubiese en él cada socio, baxo el juramento que debían repetir todos los años, afianzado todo con la imposición de varias penas pecuniarias.

Los sobredichos Cónsules, viendo en 1491 que el comercio estaba del

[36] Col. Dip., n.º 376.

[37] Col. Dip., n.º 397.

todo interrumpido y arruinado, y que los artesanos por falta de trabaxo desamparaban muchos de ellos la ciudad para establecerse en reynos estraños, a causa de los pyratas que con vandera del Rey infestaban los mares, despacharon un diputado a D. Fernando el Católico, afín de que S. M. proveyese acerca del remedio conveniente, sobre lo qual el Ayuntamiento le dirigió sus correspondientes oficios, recomendando la súplica y el síndico de la Lonja del mar [38].

La ciudad de Barcelona no sólo había protegido a los mercaderes y navegantes por estos medios y por los de sus continuos armamentos para limpiar los mares, sino ajustando varias concordias con los Señores [39] y Comunes de diferentes pueblos marítimos de la costa de Cataluña, afín de arreglar, moderar y aun suprimir muchas gabelas onerosas que por costumbres municipales se exigían de las embarcaciones forasteras. También tenía dispuestas desde principios del siglo XIV diferentes ordenanzas [40] para arreglar la policía de los barqueros del muelle *. En 1326 se promulgó un vando paraque ningún barquero descargase granos desde el sol puesto hasta el alba del día siguiente: que no pudiesen cargar más de seis sacos, ni dexarlos en la playa a menos de diez pasos del agua. Sobre dichos barqueros o gondoleros, para la mayor expedición y legalidad de su oficio fueron publicadas otras ordenanzas en 1327. Otras se promulgaron en 1331 sobre la mejor forma y regla en cargar y descargar: las que se repitieron en 1340. Por otro vando de 1391 se ordenó que ningún barquero cargase ni descargase en domingos ni días que tubiesen vigilia. En 1446 fue dispuesto según un nuevo reglamento que cada año se eligiesen quatro prohombres del gremio, señalando las obligaciones sobre el cargar y descargar; y la parte que debían percibir en las ganancias, y otras cosas allí contenidas.

Pero donde el Magistrado Municipal de Barcelona manifestó más su sagacidad y adelantamientos en materias de comercio según las luces y experiencia que podían sugerir aquellos tiempos, fue en las providencias que tomó para dar reglas y forma a los seguros marítimos **, de cuyo ramo de

[38] Col. Dip., n.º 416.

[39] Entre otras, léase la que ajustó en 1181 con el Conde de Ampurias, Col. Dip., n.º 401.

[40] A. H. M.: Todas estas ordenanzas constan en la *Rúbrica de Ordinations des del any MCCLXXXV fins lo any MCCCCLXXII.*

* Sobre el gremio de barqueros véase el cap. XII, parte II, t. III, Ordenanzas de las cofradías de barqueros y barqueros nuevos en Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 197, y II, p. 316, respectivamente. Véase también Durán y Sanpere, *Los barqueros*.

** Sobre seguros marítimos véase cap. IX, parte II, t. III. Texto de las ordenanzas de 1435, 1458 y 1484 en Valls-Taberner, *Consolat*

negociación tan importante no hemos hallado monumento que fixe la época de su primitiva práctica en las demás naciones mercantiles, ni aun memoria de su uso en los siglos pasados. Hasta que se produzcan documentos más antiguos Barcelona deberá ser considerada por la primera plaza de Europa donde se conoció esta nueva especie de negociación.

Su menor antigüedad es a lo menos de principios del siglo XV, porque con el fin de evitar los fraudes y otros abusos que hasta entonces se habían seguido, fueron publicadas unas ordenanzas [11] municipales en 1435. Constan de veinte capítulos que versan sobre las cantidades en que podían ser asegurados los nacionales y los estrangeros, así en los buques como en las mercadurías; sobre la forma y solemnidad de escrituras en orden a las obligaciones y responsabilidad entre los asegurados y los aseguradores; sobre el tiempo de la satisfacción de los premios, y los casos y circunstancias para executar la indemnización en las averías y pérdidas, y otras varias precauciones, formalidades y restricciones, de que era juez privativo el Consulado del mar.

Estas ordenanzas fueron derogadas por otras [12] que se promulgaron en 1458, por haber la experiencia mostrado con la vicisitud de los tiempos la necesidad que tenían de corrección y reforma. En éstas se amplían las facultades de los asegurados y aseguradores, quitando varias limitaciones así en los buques como en los viages. Pero en 1484, el Magistrado Municipal, más instruido de la experiencia, promulgó otro reglamento [13] de seguros dispuesto en veinte y cinco capítulos, que derogando todos los anteriores, se dirigía a dar mayores ensanches al comercio y a hacer más expedito y general aquel ramo de negociación.

Todas estas loables providencias y Reales privilegios, tan útiles e importantes en un tiempo, no produxeron en otro los saludables efectos que prometía su constante práctica y observancia. Reunidas baxo de un mismo Monarca las Coronas de Castilla y Aragón, parece que estos dos estados debían de consolidarse, y acarrear nuevas ventajas a los naturales de uno y otro. Pero la política de aquellos tiempos, ya fuese timidez, ya desconfianza, no supo o no pudo unir los intereses de todas las provincias para

de Mar, III, p. 33, 51 y 77. Véase también PERELS, *L'apparition des prêts*; SAYOUS, *Méthodes commerciales au XVe siècle*, y *La bourse, le prêt et l'assurance maritimes*; DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio*; BASAS, *Contribución al estudio del seguro marítimo*. Cf. nuestra nota bibliográfica contenida en la página 409.

[11] Col. Dip., n.º 306.

[12] Col. Dip., n.º 377.

[13] Fue publicado en 30 de Junio, y está en el *Llibre de Consolat*, f. 112-118.

beneficiarlas en quanto lo permitía la discordia de sus costumbres y constitución. Así, pues, en todos los reynados de la familia Austríaca, continuaron ambas coronas mirándose sin más relación entre sí que la dependencia que guardaban sus respectivas regalías a un soberano común *.

En efecto: quando se considere cómo se hacían las empresas militares y cómo se adjudicaban las conquistas en el Reynado de los Reyes Católicos, se puede discurrir con qué fraternidad se mirarían los intereses mercantiles de los dos estados. Los confines de uno y otro estaban erizados de aduanas y portazgos que cortaban el nudo político que debía unir su comunicación y tráfico interior: en los puertos y costas de una corona las naves de la otra eran recibidas y tratadas como las de una potencia estraña, o por mejor decir, enemiga. En las primeras Cortes que celebró en Barcelona Carlos V. en 1520, se estableció el capítulo V [44] para la conservación y aumento de la marina nacional. Por él se manda que las embarcaciones que no fuesen de vasallos de S. M. no podían cargar en sus dominios de España sal, esparto, lanas, granos, ni frutas secas; bien entendido que los buques de los naturales de la corona de Aragón fuesen preferidos a los de Castilla desde el puerto de Cartagena acia a Levante, respecto de que en todos los puertos y costas de esta última corona eran preferidas ya sus naves nacionales. En las Cortes que celebró en Monzón, en 1547 (según el capítulo [45] XXI), los tres Brazos de Cataluña representaron a S. M. el impedimento que en los puertos de la corona de Castilla se ponía a los Catalanes, Valencianos y Aragoneses, no permitiéndoles cargar en sus propias embarcaciones ningunos géneros ni mercadurías, en virtud de una pragmática que se interpretaba para no reputar a los naturales de Cataluña por vasallos de Carlos I.

Esta disolución política de la Monarquía continuó en cierto modo, hasta que la augusta familia de Borbón ocupando el trono de España, juntó las partes dispersas del cuerpo de la nación, para hacer del magnánimo FELIPE un monarca verdaderamente poderoso, amado de sus súbditos y respetado de los estraños.

[44] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXIX, p. 315.

[45] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IX, título XXXVIII.

* Sobre la decadencia económica de España bajo los últimos reyes de la Casa de Austria véase cap. II, parte III, t. III, y bibliografía allí citada.

CAPITULO VI

DE LOS RAMOS DEL COMERCIO DE EXPORTACION QUE HACIAN LOS CATALANES

La navegación de los Catalanes no se reducía al tráfico puramente pasivo, que hubiera dexado a la provincia en un estado perpetuo de dependencia y miseria; tampoco se destinaba sólo al de la economía, que con el transcurso del tiempo, la fortuna o los adelantamientos de las naciones concurrentes o rivales se lo hubieran arrancado de las manos. La exportación de sus frutos y géneros propios fue la que sostuvo su comercio activo, el mismo que hizo verdaderamente sólida y constante la prosperidad de la provincia, pues la industria del comerciante sabe hacer útiles a las cosas superfluas, y necesarias a las útiles *.

Para competir con sus concurrentes en las diferentes escalas y mercados de Europa, mucho contribuiría la conveniencia de los precios así en los fletes como en los jornales. Ésta en Barcelona principalmente dependía entonces de la frugalidad del pueblo, de las comodidades anexas a un puerto marítimo, y más que todo de la posesión en que estaban sus mercaderes de comprar las materias primeras con la mayor ventaja posible. Ivan por sí mismos a tomar los efectos en su país nativo; ívanlos a buscar allí con sus propios buques; hacían por sí mismos las compras y acopios: y se hallaban por medio de sus factores y de los cónsules nacionales bien informados

* Obras sobre diversos objetos del comercio catalán medieval: Masiá, *La Corona de Aragón*, p. 242-260; Reparaz, *Catalunya a les mars*, p. 112-154; Romeva, *Història de la indústria catalana*; Sapori, *I beni del commercio internazionale*; Vila, *Assaig d'una localització*; Treppo, *Assicurazioni e commercio*, y *Antiaonium*. Sobre proteccionismo del siglo XV véase Vicens Vives, *Ferran II*, y *Orígenes del mercantilismo*. Sobre los siglos XVI y XVII véase Carrera Pujal, *Historia política y económica*, I; Giralt y Raventós: *La colonia mercaatil trancesa*; Bonnassié, *Contrats d'affrètement*; Fontana, *Sobre el comercio exterior*; Iglésies, *Pere Gil*. Véase también el cap. I, parte III, t. I, y el cap. VII, parte II, t. III de esta obra.

de la inflexión que tomaba el comercio en los países más remotos, y de las circunstancias favorables para hacer sus negocios. Y para no perder estas ventajas, y afín de que nunca decayesen el tráfico y las artes, el Magistrado municipal hacía a su costa y riesgo muchas veces las expediciones, principalmente las de acopios y compras de lanas. El cuerpo de comerciantes tenía además galeazas propias, que expedía en sus estaciones oportunas para no perjudicar a los particulares; pero aquellos buques sólo se destinaban para los viages largos, como eran los de Flandes y los de ultramar.

Entre los renglones comerciables que sostenían el comercio activo de los Catalanes podemos contar muchos de los que se hallan especificados en el reglamento de las lendas de Barcelona ajustado por el Rey Don Jayme I en 1221: en la tarifa de las del puerto de Tamarit, ordenada en 1243; y últimamente en las que se exigían por práctica en el puerto de Colibre, en Rosellón, producidas por el Magistrado de aquella villa en 1252, según constan a la letra en la colección diplomática de estas Memorias.

Verdad es que no podemos a punto fixo determinar entre tantas especies de producciones naturales y del arte, quáles eran del país, quáles del estrangero. Eran ciertamente renglones de la provincia muchas pieles de salvaginas, varios cueros curtidos, la miel, la sal marina, el vino, la pez, el sebo y alquitrán, el azafrán, las maderas, el hierro, el vidriado, el atún, la xarcia, la cordelería de cáñamo y de esparto, las cotonías, las harinas, el zumaque, la sosa, el vermellón, el coral, las muelas de molino, las frutas secas, muchas de las estofas de lana y seda y varios artefactos. La seda y el algodón en rama, los tapices, los tafiletes, el cobre, estaño, plomo, azogue, aceyte, papel, vidrio, drogas y los palos e ingredientes para la pintura y tintura serían renglones forasteros, unos del norte, otros del Asia y África, y otros de los reynos de Andalucía.

Comercio de estofas de lana

Sin duda el ramo más importante y sólido del comercio activo de Cataluña era la exportación de sus manufacturas de lana *: pues este género de industria fue la más universalmente fomentada y arraigada, y la que me-

* Sobre la industria y el comercio de paños véase DURÁN Y SANPERE, *Fabricación de paños*; MARTÍNEZ-FERRANDO, *La industria lanera*; REGLÁ, *El comercio entre Francia y la Corona de Aragón*; TORRELLA, *Los antiguos gremios, Los orígenes de la industria textil*, y *Vida económico-social*; VENTALLÓ, *Historia de la industria lanera*. Consúltese también *Monografía sobre el arte textil* y los epígrafes correspondientes del lib. II, parte III, del presente tomo.

reció en todos los siglos y en cada reynado mayor número de privilegios y reglamentos, así de parte de los Reyes y de las Cortes, como de los Magistrados municipales de los pueblos de fábrica. Era el principal renglón que llevaban los Barceloneses a Italia, Egypto, Syria y otros países del levante, sin contar los reynos de Nápoles, Sicilia y Cerdeña, que en los dos últimos siglos se proveyeron casi exclusivamente de las fábricas de Cataluña.

Desde el siglo XIII eran nombrados los paños barceloneses, pues en Sevilla había destinado cierto barrio de lonjas. En las instrucciones que se embiaron al Cónsul de los Catalanes en Palermo en 1315 se recomienda mucho la afinación de las varas para medir los paños de los tenderos y longistas de aquella nación que traficaban en Sicilia. De los paños de Lérida se halla mención en varias tarifas desde el año 1243 hasta el de 1271; y en la de este último, que es un reglamento de los corredores, hay artículo especial para los paños de Bañolas, Valls, San Daniel y otros lugares del Principado. Gerona, Perpiñán, Tortosa y la Bisbal fueron después lugares y centros de fábricas de lana.

Las estofas de lana del país de que hallamos memoria más antigua son los cadines, paños bañoleses, sargas angostas, sarguillas, telillas y granas. En efecto: en las Cortes [1] de Monzón de 1375 (capítulo XXXV) se arreglaron los derechos para recargar el de *bolla* sobre dichas manufacturas afín de sufragar a los gastos de la guerra. Entre otras memorias que nos han quedado sobre la exportación de las ropas de lana, consta que en una nave que partió de Barcelona para Alexandría de Egypto en 1393, y fue apresada por un corsario genovés a la entrada del archipiélago, se encontraron entre otros renglones novecientos treinta y cinco balones de paños de diferentes colores [2]. Por los años 1412, Antonio Doria, comandante de las galeras de Génova, apresó en el puerto de Cáller tres naves catalanas, a bordo de las quales encontró cerca de mil fardos de paños y otros muchos géneros [3].

En el vando que en 1420 se publicó en Barcelona sobre el derecho de *bolla* se especifican los paños, cadines, fustanes, sargas, sarguillas, estameñas, telillas, drapa, sayada de Irlanda, chamelones de Reims, ostendes y otras ropas flamencas [4]. Todos estos géneros estrangeros fueron imitados luego en Cataluña: pues en el reglamento general que en las Cortes de Barcelona

[1] A. H. M.: Serie XVI, n.º 11, *Processus Curiarum 1375*, f. 114.

[2] Ap. n.º 21. Allí se verá cómo por aquel tiempo habian salido de Barcelona otras naves cargadas de paños para Syria y Alexandria de Egypto.

[3] Muratori: *Scriptores*, XVII, p. 1241

[4] *Libre dels quatre senyals*, p. 175 y 188.

de 1522 se estableció para fomento de las fábricas del Principado, se hacen varias prevenciones a los fabricantes que querían hacer paños de primera suerte (desde 26 hasta 36 y más arriba) a la moda florentina, flamenca e inglesa. De lo que se colige que ya entonces se trabaxaban en Cataluña las estofas más delicadas que conocía el arte.

Sobre la salida de los géneros de lana de Barcelona para países estrangeros hablan varios capítulos de Cortes desde las del año 1113 hasta las de 1481. Que los paños de Cataluña tubiesen por aquel tiempo gran consumo para las provincias de Francia, se infiere de una memoria del año 1424, en que los estados de Languedoc, entre otros agravios que representaron al Rey dignos de reparo, fue la grande introducción de paños catalanes en dicho país, mayormente habiéndose prohibido la importación de los de Francia en aquel Principado por una constitución de las últimas Cortes que se habían celebrado [5].

Sin embargo, de la salida de las manufacturas, la exportación de lanas en rama [*] era un punto que mereció arreglarse para el adeudo de los derechos en las Cortes de 1413 [6]. Es muy natural que gran parte de esta materia primera viniese de Aragón, pues en las Cortes de Barcelona del año 1481 se hace mención de lo que adeudaban las lanas que salían por el Ebro. Estos renglones ivan a Italia, y los Venecianos parece eran principalmente los que los llevaban para repartirlos por la Lombardía, donde había a principios del siglo XV once ciudades muy activas por sus fábricas de paños, que trabaxaban anualmente hasta noventa mil piezas, según refiere Marino Sanuto [7], historiador contemporáneo, quien asegura que se introducían todos los años en la Lombardía lanas catalanas por valor de ciento y veinte mil ducados venecianos.

Una de las pruebas del floreciente estado de las fábricas de Cataluña, es la constitución [8] que en las Cortes de 1422 (capítulo XXI) se estableció, prohibiendo la introducción de todas las ropas estrangeras de lana, seda y todo texido de oro u plata, para obligar a los naturales a vestirse sólo de estofas del país. Otro de los testimonios del crédito de dichas fábricas, es la introducción de paños forasteros que venían a recibir la última mano del pelayre

[5] Vaissete-Devic: *Histoire de Languedoc*, IV. p. 421. El título de esta memoria es: *Cahier de doleances de la Province de Languedoc*. Artículo XVIII.

[6] *Libre dels quatre scnyals*, cap. XII, f. 58.

[7] Muratori: *Scriptores*, XXII. p. 952.

[8] *Constitutions y altres drets de Cathalunya*, libro IV, título XIX, página 288.

[*] Sobre la exportación de lana en bruto del Maestrazgo y de Aragón a Italia véase Levi, *I fiorentini nel Maestrazgo*. Sobre la veracidad de la cifras de Sanuto véase Luzzatto, *Sull'attendibilità di alcune statistiche*.

o el tinte dentro del Principado. Esto consta por una declaración [9] de los Diputados hecha en 1422, en que eximen de los derechos de entrada y salida a dichos paños; excepto quando esta operación se hacía por vía de comercio.

En el mismo año de 1422 se dispuso un reglamento general [10] para la perfección de las fábricas de paños. Su formación fue cometida por deliberación de las Cortes que aquel año se celebraban en Barcelona a los Diputados y Oidores de cuentas de las generalidades [11]. A este propósito se tubo una junta particular a que fueron llamados los Cónsules de los pelayres texedores, y tintoreros, y otras personas expertas así de aquellos oficios como mercaderes de las ciudades de Barcelona, Gerona, Tortosa, Perpiñán y otros lugares.

Después de varias sesiones y conferencias, se extendieron unas ordenanzas generales distribuidas en noventa y siete artículos: en los que se trata del beneficio y preparación de las lanas; de las calidades de las estofas: de las obligaciones de los texedores; del oficio y manipulaciones de los pelayres; de las reglas y métodos que debían observar los tintoreros. Por último, después de haber providenciado en la parte fabril, trató la Junta de Diputados de los medios convenientes para asegurar la observancia de aquellas ordenanzas. Depositó, pues, la potestad executiva en manos de los veedores del arte de la lana, con quienes debía concurrir un comerciante como perito en la bondad de las estofas, para asegurar su despacho. Éste debía ser elegido por el Magistrado Municipal del pueblo donde hubiese establecida casa común de sello, en la que debían asistir diariamente un Cónsul de cada uno de los tres oficios para reconocer, pesar y medir todo género de estofas de lana, reprobándolas, o aprobándolas con el sello de oficio.

Por la representación [12] que en las Cortes de Barcelona (capítulo XIV) del año 1520 dirigieron al Rey los tres Brazos de la provincia, y por otra que en las de Monzón (capítulo XLI) de 1547 produxeron para el mismo fin, se ve evidentemente que la industria de los paños era la ocupación general del país, y el renglón principal que sustentaba su comercio de exportación. Pero en el reynado siguiente había ya empezado a decaer el crédito de aquellas manufacturas, lo que acarreó gran detrimento al comercio na-

[9] *Libre dels quatre senyals del General de Catalunya*, f. 121.

[10] *Ibid.*, f. 199.

[11] Los tres Diputados eran Fray *N. Dalmau*, Abad de Ripoll; Mossèn *Ramón de Zagarriga*, Cavallero; el Honorable *Juan Ros*, Ciudadano honrado de Barcelona. Los tres Oidores de cuentas eran *Miguel Francisco Desplá*, Arcediano de Vique, *Juan Jofre de Sentmenat*, Donzel, y *Martín Gabella*, Burgués de Perpiñán. Estos seis sugetos componian el cuerpo de la Diputación.

[12] *Constitutions de Cathalunya*, lib. I, título IV, p. 135.

cional. Esto fue motivo paraque en las Cortes de Barcelona de 1599, por representación del orden de los Comunes, se estableciese el capítulo XIV para la forma como se habían de restaurar las fábricas extirpando los abusos [13].

Además de las falsificaciones que se habían introducido en el texido y adobo de los paños, las más perjudiciales al comercio externo eran las que se hacían en los tintes. La bondad de éstos había mantenido por más de tres siglos el renombre de las manufacturas catalanas, principalmente en los colores azul y negro, que debían de tener el mayor despacho. La grana, la púrpura y sus diversas modificaciones eran conocidas en las fábricas de la provincia desde el siglo XIV. En las Cortes [14] de Monzón del año 1375, entre los diferentes capítulos para el aumento del derecho de *bolla*, se estableció lo que debían adeudar los paños tintos en grana, los de escarlata morada así clara como subida, los de sanguínea, cárdeno, rosado y otros colores medios. En las ordenanzas de los pelayres de Barcelona del año 1387 hay siete artículos sobre la tintorería, esto es, sobre el método de usar de la rubia, orchilla, el añil, el pastel y otros ingredientes. En los capítulos [15] que en las Cortes del año 1420 se establecieron sobre los derechos del sello de plomo y cera en las estofas, se trata de lo que debían pagar por derecho del tinte los paños de grana, las escarlatas y otros colores medios.

Que los tintes de Cataluña tubiesen en todo aquel siglo y parte del siguiente mucha fama, se colige: 1.°, del capítulo XX sobre los derechos de *bolla* arreglados por la Diputación en 1422, donde se trata de los paños forasteros que se introducían en la provincia para recibir tinte [16]. En el capítulo XII de las Cortes de Barcelona de 1481 se prescribe a los colectores de la *bolla* los derechos que han de exigir sobre los paños que venían de fuera de la provincia para batanar, adobar o teñir [17]. En la visita consistorial de los Diputados en el trienio de 1577, se prescriben a los guardas de la casa de la bolla ciertas reglas acerca de los paños y otras estofas estrangeras que venían a tomar mejor color.

Finalmente, el ramo de la tintorería había tenido un estado tan floreciente

[13] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXVI, p. 312.

[14] A. H. M.: Serie XVI, n.º 11, *Processus Curiarum 1375*, f. 111: *Item: ordona la dita Cort, que aixi com fins al dia de huy era posat de càrrec a quiscun drap qui s' tinyés de grana XXV sols... Item: vol e ordona la dita Cort que tota scarlata morada, clara o scura, a que sia donada grana, pag... Item, tota sanguinea, colca, cendrea cadenalat, rosat, e tots altres draps qui preguen o hajen grana*

[15] *Libre del quatre senyals*, f. 99.

[16] *Ibíd.*, f. 122.

[17] *Capitols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, cap. CIII, f. 18.

te, que la cosecha del *pastel* para el azul fue siempre uno de los principales puntos que merecieron toda la atención del gobierno afín de asegurar con la bondad de los colores el despacho de las manufacturas *. En el capítulo VI de las Cortes [18] de Monzón de 1537, con motivo de la falsificación que iva introduciéndose en la manipulación de los pasteles, que ya perdían la concurrencia con los del Languedoc; se establecieron dos veedores en los pueblos de este trato, nombrados por los Ayuntamientos respectivos, con el cargo de cuidar y examinar las calidades y bondad de dichos pasteles.

Comercio de varios artefactos

La antigüedad, número y floreciente estado de los oficios y gremios de Barcelona y otros pueblos de Cataluña, son otra de las pruebas de que el comercio exterior sostenía la prosperidad de las artes. Casi todos los oficios trabaxaban entonces para el comerciante, que facilitaba la salida a los géneros nacionales. Los sogueros, los curtidores, los boneteros, los armeros, los cuchilleros, los alfareros, los vidrieros y otros muchos trabaxaban para surtir las expediciones fuera de la provincia, como se podrá ver en la tercera parte de estas Memorias tratando de la legislación gremial.

Los artefactos de algodón conocidos en Barcelona desde el siglo XIII fueron uno de los renglones comerciables, y paraque lo más beneficioso de esta industria se quedase en el país, el algodón que venía hilado del estrangero adeudaba un cincuenta por ciento de aduana [19]. Las lonas fabricadas en la provincia eran también un género comerciable, pues en las Cortes de 1422, para asegurar mejor el derecho que adeudaban a su salida, se estableció que los texedores habían de manifestar las velas que hubiesen hecho para alguna embarcación antes de sacarlas del telar [20]. En las Cortes del año 1481 (capítulo LXV) se eximieron las lonas del derecho de cera de las generalidades. Allí mismo se trata de lo que adeudaban las lencerías de lino, cáñamo y otros géneros lisos o listados con mezcla de algodón.

Las artes estaban tan animadas en el siglo XV, que muchísimos renglones del estrangero cuya introducción podía perjudicarlas, fueron indirectamente prohibidos ** en las Cortes de 1481, imposibilitando la entrada con el re-

[18] *Constitutions de Cathalunya*, lib. I, título LV, p. 135.

[19] *Capítols del drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, cap. XXIX. Cortes de 1481.

[20] *Libre dels quatre senyals*, f. 112.

* Sobre el comercio del pastel con Francia véase WOLFF, *Commerce et marchands*.

** Véase VICENS, *Orígenes del mercantilismo*.

cargo de cincuenta por ciento [21]. Éstos fueron principalmente los artefactos y utensilios de estaño, cobre, acero, hierro, todo género de curtidos, de vestidos hechos, y calzados, que entrasen por vía de comercio. En esta providencia no fueron comprehendidas las ropas hechas de seda o de telas preciosas, porque el arte de estos texidos estaba entonces en sumo atraso o decadencia. Sin embargo, entre los diferentes oficios que en el año 1547 adeudaban el derecho de *bolla* y prestaron juramento a la Diputación sobre la exactitud del manifiesto de sus obras se cuentan los terciopelos y bordadores [22].

Sin duda el arte de la seda *, del qual sólo la velería de Barcelona formó un gran artículo de exportación para Italia desde el siglo XV, se arraigó más tarde que otras en Cataluña: respecto de esta especie de manufacturas hallamos muy pocas memorias o ningunas en las tarifas de las generalidades, y en las constituciones económicas hechas en las Cortes antes de los Reyes Católicos. Seguramente en el siglo XIV no estaban establecidas tales fábricas, pues en las Cortes [23] de Monzón de 1375 se estableció por la primera vez, que adeudasen el derecho de *bolla* las ropas de seda, y los texidos de oro u plata, respecto de tener entonces gran consumo en la provincia, y no tener otra carga que el dos y medio por ciento de entrada. De esta constitución se infieren tres cosas, es a saber: el estado del luxo en aquellos tiempos cuya parcimonia y sencillez nos exageran los detractores de nuestras costumbres; la riqueza de la nación en un siglo en que la moneda era escasa, y el comercio de importación que hacía el estrangero con estas estofas de su fábrica propia **.

En efecto: si consideramos que los reynos de Valencia, Murcia, Granada *** y Portugal abundaban entonces de cosechas de seda, y que en aquellos

[21] Son los capítulos XXI, XXX, XXXII, XXXIII, XXXVI y XXXVII de dichas Cortes, insertos en el libro intitulado: *Capitols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya.*

[22] *Ibíd.*, f. 140.

[23] A. H. M.: Serie XVI, n.º II, *Processus Curiarum 1375*, f. 114. Esta es la constitución: *Item. Perçó com los draps d'or e d'argent, e de seda, axí brocats d'or e d'argent com d'altres, e velluts, xamellots tafetans, e sendats se usen molt de vestir en lo dit Principat, e alguna generalitat ne dret no y sia posat, mas solament VI diners per liura per la entrada.*

* Sobre el arte y el comercio de la seda véase CAMÓS, *Dos genoveses maestros de brocados*, y *Los fosos de la ciudad*; DURÁN Y SANPERE, *Els brocaters de Barcelona*, y *Brocados y maestros brocateros*; MITJÁ, *Dos documentos notariales*. Sobre la introducción del cultivo e industria de la seda en Occidente véase SAPORI, *I beni del commercio*, y la numerosa bibliografía allí citada.

** Sobre el lujo en la indumentaria véase BERNIS, *Indumentaria medieval española*; PUIGGARI, *Estudios de indumentaria*, y *Monografía histórica e iconográfica del traje*; SOTTO, *Discurso histórico sobre el traje*; TORRELLA, *Significado social de las ropas suntuarias*. Véase también ROCAMORA, *La seda en la indumentaria. Siglos XVI-XIX*.

*** Sobre el comercio y la producción de seda en Andalucía y Murcia véase ESPÍN, *El cultivo y la industria de la seda*; MELIS, *Malaga sul sentiero economico*.

países las manufacturas de este precioso fruto introducido por los Árabes habían hecho grandes progresos desde el siglo XI. señaladamente en Granada, que por el puerto de Almería hacía un inmenso comercio de sus estofas que salían para levante y otras partes, no podremos admirar que en Cataluña este género de fábricas hubiese sido desconocido en la edad media.

Además de los texidos que recibía de las referidas provincias de España, la Grecia, Persia, Flandes e Italia, tan frecuentadas en aquel tiempo por los Catalanes, proveían abundantemente de aquellos renglones, que tenían un gran consumo así para ornamentos del culto divino, como para el vestido de la nobleza, cuyo fausto graduaba en público la gerarquía, y aumentaba la vanidad en los torneos, justas, cortes y otros actos de ostentación. Ignoramos el tiempo fixo en que empezaron a introducirse de Italia las ropas de seda y los texidos de oro y plata, mas podemos asegurar que no fue anterior a los fines del siglo XIII o principios del siguiente, porque es constante que aquel arte no fue conocido antes de los Italianos.

Las estofas de seda fueron a los principios un arte particular de las provincias de Asia. El Emperador Justiniano, en el año 560, introduxo en Grecia la cría de los gusanos y el cultivo de las moreras que vinieron de Persia; lo que hizo un poco más común el uso de la seda en occidente. Entre otros cautivos que Rogerio I, Rey de Sicilia, traxo de sus expediciones a Thebas, Corintho y Athenas, se cuentan los texedores de seda en oro y plata, que estableció en Palermo en 1147. De allí se comunicó aquel nuevo oficio y el cultivo de los árboles al continente de Italia y otras partes. Pero donde se arraigaron las fábricas casi exclusivamente, fue en la ciudad de Luca, que por más de siglo y medio se miró como el taller y emporio principal de aquella rica industria, hasta que habiendo quedado destruida por los años 1309 de resultas de las facciones crueles de aquel tiempo, los artífices se derramaron por el resto de Italia, estableciéndose la mayor parte de ellos en Venecia, que les dio buena acogida; y los demás en Florencia, Milán y Bolonia; otros, enfín, pasaron a Francia, Alemania e Inglaterra [24]. Sin embargo, en España era ya muy antiguo así el obrage de la seda como el cultivo de las moreras, que aunque introducidas por mano de los Árabes, trahían un mismo origen, esto es, de la China [25].

[24] Sandi; *Storia Civile*, I. parte II. p. 258.

[25] Entre las estofas que se conocieron más antiguas en Europa en la Edad Media, se contaban el *amitum*, *dimitum* y *trimitum*, que

Comercio del coral

Otro de los ramos del trato de los Catalanes fue la pesca y obrage del coral, cuya industria y negociación estuvo en sus manos por más de tres siglos, esto es, mientras duró la moda y estimación de aquel adorno *. Y a la verdad podemos decir que este género de trato debió de ser de los más antiguos, provechosos y bien arraigados en Cataluña, quando todavía hoy el peligrosísimo oficio de su pesca se ha conservado por una especie de tradición en los pueblos de Cadaqués, Bagur y otros.

En efecto: era mirado el beneficio de aquella planta marina como muy importante ya a principios del siglo XV, si se considera quantas providencias expidió el gobierno en aquellos tiempos y otros posteriores para conservar dicha labor en la provincia, a la qual, por fortuna, la naturaleza había enriquecido con la piedra propia para las muelas o ruedas que llaman de *coralar*. En las ordenanzas de la Diputación contra los defraudadores de los derechos de aduana establecidos en 1422, se impuso la pena de quatrocientos sueldos al que extraxese de Cataluña aquellos utensilios, además de quemar la embarcación que los conduxese, afín de conservar en el país el provecho de aquella industria [26]. En las Cortes de Barcelona de 1481 se repitió la citada prohibición imponiendo al contraventor cien ducados de multa, y además el perdimiento del género y de la nave [27].

Aunque en las costas orientales de Cataluña se criaban los corales, pa-

eran las tres clases de terciopelos, bien que el *exhamitum* era la más generalmente conocida, llamada por los Italianos *sciamito*. Se conocían también otros texidos, como la *saya* o *salia*, especie de carro de oro, el *sendale*, *zendale* y *zendadus*, especie de tafetán, y a este tenor otros muchos.

Entre las obras bordadas era famoso el *plumatum babylonicum*, a causa de haber tomado origen en la Asiria aquel arte llamado *ars plumaria*, de donde salían primorosos tapices y colgaduras, *stragula et tapetia*. Pero las más célebres eran las tapicerías de estambre y oro que representan personages, conocidas con el nombre de *opus phrygium* que se conservaron en el Imperio Griego. Después venían las que representaban flores, animales y otras figuras llamadas *peristromata aulea*, conocidas en Italia desde el siglo XII.

También entre las manufacturas que tubieron más renombre en la Edad Media fue reputado el bordado de oro y plata sobre seda, en lo que eran muy diestras las mugeres de Chypre y las inglesas, por cuyo motivo fueron llamadas aquellas obras *opus cyprense vel anglicanum*. De aquí resulta otra prueba de que las Cruzadas a la Palestina comunicaron muchas artes de Oriente a Europa, como lo demuestran los *damascos* y otras estofas.

[26] *Libre dels quatre senyals*, f. 112.

[27] Cap. XXXVIII de dichas Cortes, en *Capitols dels drets y altres coses*, f. 15.

* Sobre la pesca, industria y comercio del coral véanse Camós, *Algunas noticias*, y *Tráfico del coral en Barcelona*; Raurich, *La pesca del coral en la costa NE*; Zanetti, *Legislazione relativa alla pesca coralina*; Balaguer, *Gremi y art dels corallers*. Sobre la suplantación, en el siglo XVI, de los catalanes por los marselleses en este comercio véase Masson, *Les Compagnies du Corail*.

rece que los de África eran preferidos ya por su calidad o por su abundancia. Su pesca atrahía los Catalanes a las costas de Berbería desde el siglo XV, cuyo ramo componía uno de los renglones de las rentas del Rey de Túnez. Este arbitrio lo tenía arrendado en aquella Corte un mercader barcelonés, que exigía de los pescadores el treinta y tres por ciento. Por los años 1446, los coraleros catalanes que residían en Cerdeña, arruinados con esta tiránica exacción, recurrieron al Ayuntamiento de la ciudad de Cáller, paraque intercediese con el de Barcelona, afín de conseguir de aquel codicioso asentista la rebaxa de la imposición hasta un diez por ciento [28].

La industria de labrar los corales se conservó siempre en Cataluña, cuyos naturales por su laboriosidad y aplicación gozaban de tres utilidades, es decir, la pesca, el obrage y su comercio activo. Además del rigor de las providencias de la Diputación, contra los que extrahían las muelas de labor, el Magistrado de Barcelona promulgó un edicto en 1446, por el qual prohibía a los coraleros ir a tierras de infieles a labrar el coral, ni llevar los utensilios para su labor. Esta providencia manifiesta que la pesca se hacía en Berbería, y que su beneficio se debía practicar dentro de Cataluña [29].

No sólo en África, sino en los mares de Córcega y Cerdeña estaban establecidas pesquerías, para cuya conservación se repitieron varias leyes. En las Cortes de Barcelona de 1481 se estableció una pragmática a favor de las pesquerías de los Catalanes en los mares de aquellas islas, con exclusión absoluta de todos los que no fuesen vasallos de la corona de Aragón, con motivo de que algunos estrangeros habían intentado disputarles aquel lucroso ramo de industria [30]. Para mayor seguridad, se ordenó que el coral no pudiese salir de Cerdeña sin licencia del Virrey e intervención del Cónsul de los Catalanes, afín de que se traxese directamente al Principado para comerciar después con sus artefactos. Este trato era uno de los ramos principales del tráfico, en especial de los vecinos de Barcelona, cuyo Ayuntamiento, zeloso de la conservación de esta industria, presentó a las Cortes que en 1481 se celebraban en la referida ciudad una extensa memoria de los ramos mercantiles que se debían mejorar o reformar, entre los quales se especificaba el de los corales. Sobre esto se expidió una Real pragmática

[28] Col. Dip., n.º 356.

[29] A. H. M.: *Rúbrica de ordinations des del any MCCLXXXX fins lo any MCCCCLXII.* f. 239, donde habla de los corales.

[30] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título VIII, p. 116. Así empieza la petición de las Cortes:

Com experiència haje mostrat la gran utilitat e endreça de la mercaderia e negociació que prové als poblats del present Principat sobre la negociació dels corals qu'es pescan e coralen en los mars de Sardenya e Còrcega, e altres terras de V. A ...

Esta fue concedida por el Rey.

paraque ninguna persona que no fuese natural de los reynos de Aragón pudiese pescar ni hacer pescar corales en las costas de Cerdeña y Túnez, con el fin de sostener los mercaderes y artífices de Barcelona que vivían de aquel género de industria [31].

Que en el siglo XVI continuase la pesca y negociación del coral, lo comprueba Barreyros [32] en su viage del año 1546, pues entre todos los ramos de industria y tráfico de Barcelona, éste fue el que mereció particular atención. El mismo duraba en el siglo siguiente, según testimonio de algunos viageros e historiadores contemporáneos, que cuentan la exportación de aquella manufactura corriente y acreditada en los países estrangeros.

Comercio de la sal y otros frutos naturales

La exportación de la sal para los reynos de Nápoles y Sicilia fue otro de los renglones del comercio de los Catalanes, pues los Alfaques, S. Pol y otros parages de la provincia proveían abundantemente de aquella materia. También lo fueron por mucho tiempo las producciones y frutos naturales del país. Desde el siglo XIII habían acostumbrado llevar a los reynos estrangeros, principalmente a Berbería, granos, harinas, plomo, hierro, acero y armas [33], sin contar otros aprestos especificados en las Reales cédulas de Don Jayme I, de 1274, de Don Pedro III, de 1283, y de Don Jayme II, en 1295 [34].

Que el trigo, vino, legumbres y otros frutos fuesen también renglonres del tráfico activo, se comprueba por varias memorias antiguas. Por lo que mira a los granos, hemos de suponer que Tortosa era el almacén general de los trigos, que sin duda baxaban de Aragón por el Ebro, y se extrahían después para diferentes partes, como lo acredita un decreto [35] de 1296 en que el Rey Don Jayme II permitió a los vecinos de Barcelona la libre exportación de aquel fruto para todos los países. En 1301, la nao de Juan Marquet, navegando desde Portfangós a Génova, con un cargamento de trigo, fue arrestada en el puerto de Cadaqués con motivo de no haber satis-

[31] Col. Dip., n.os 417 y 418.

[32] BARREIROS: *Chorographia*, p. 127. Estas son sus palabras:

Tem Barcellona muito trato de coral et multo fino, que aqui vem de muitos logares da costa de Calábria, et d'outras partes.

[33] A. H. M.: *Rúbrica de Ordinations des del any MCCLXXXX fins lo any MCCCCLXXII*, f. 94. En 1335 se mandó en Barcelona por un decreto municipal que nadie llevase a tierra de enemigos *cueros, capacetes de hierro, balletas, saetas, lanzas, adargas, coseletes, etc.*

[34] Col. Dip., n.º 56.

[35] Col. Dip., n.º 58.

fecho su patrón ciertos derechos [36]. Por último, en 1339, a causa de la gran carestía que padecía la Toscana, la ciudad de Sena despachó ciertos comisionados a Cataluña a comprar trigo por valor de diez mil florines de oro, cuyos cargamentos después se perdieron con un temporal que sobrevino en la navegación [37].

En los Capítulos sobre los derechos de entrada y salida de las aduanas de Cataluña, compilados y confirmados en las Cortes de Barcelona de 1413, se trata desde el quinto hasta el undécimo de lo que adeudaban los trigos, vino, carnes saladas, legumbres y otros comestibles, con distinción de los parages por donde se extrahían [38]. En las Cortes de 1481 se renovaron y arreglaron los referidos derechos. En el capítulo IV y V se expresa lo que adeudaba por práctica a la salida toda especie de granos, legumbres, tocino, vino, piñones, avellanas, nuezes, almendras, granadas, manzanas, castañas, orejones, naranjas, cidras, limones y árboles para transplantar [39]. Por lo que mira a la saca del tocino, parece que llegó a tal exceso, que en las Cortes de Monzón de 1534 se dio providencia para contenerla, pues era alguna vez en manifiesto daño de la provincia. Así, pues, fue prohibida para reynos estrangeros baxo la pena de quinientos ducados de oro y confiscación del género, concediéndola tan sólo para los dominios de la corona de Aragón en años de abundancia, después de quedar provisto el país [40].

La extracción de los sobredichos renglones continuó en todo el siglo XVI, a los que se añadieron la miel, el azeyte, las algarrovas y pesca salada, según se demuestra por los derechos que recargó la Diputación en las Cortes del año 1599 [41]. A la verdad, por aquellos tiempos eran excelentes los vinos de Rosellón, Mataró, Sitjes, Falset y campo de Tarragona, y los cáñamos de éste, no menos que las avellanas del Ampurdán y la Selva [42]. Esta misma abundancia, bondad y variedad de frutos *, de que hacían gran comercio los Catalanes, la celebra también Corbera [43], que escrivía por los años 1620, expresando lo que aún en su tiempo se extrahía para Francia y Aragón en

[36] Col. Dip., n.º 409.
[37] Muratori: *Scriptores*, XV, p. 98.
[38] *Libre dels quatre senyals*, f. 56-59.
[39] *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, f. 14.
[40] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXV, p. 302.
[41] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV título XXIX, p. 318.
[42] Manescal: *Sermó del Rey Don Jaume II*, f. 61-66 y 69-70.
[43] Corbera: *Cataluña Ilustrada*, cap. XI, p. 57-58.

* Sobre exportación vínica y problemas relacionados con la agricultura y el comercio de los siglos XVI al XVIII véase Basora, *Un privilegio de Felipe III*; Giralt y Raventós, *La viticultura y el comercio catalán*, y *Evolució de l'agricultura*; Llobet, *De geografía agraria. El límite septentrional de la vid*, y Vilar, *Géographie et histoire statistique*.

orden a las frutas de agrio; y en materia de piñones y almendra lo que se cargaba para Valencia, Murcia, Granada y Sevilla. También encarece la miel que se embarcaba para Roma y otras partes de Italia, la sal marina y de roca, y el hierro de las ferrerías de la provincia, que proveía a Mallorca, Valencia, Marsella, Génova, Sicilia y otras partes del levante.

Comercio de azafrán

Otro de los frutos de importación, y de los más estimables que se conocieron en los tiempos pasados, era el azafrán [*], cuyo principal cultivo se hacía en los términos de Cervera, Montblanch, Sagarra, Orta y Conca de Odena, según el citado Corbera; quien asegura que en su tiempo aún se llevaba a Francia, Alemania y otros países. Que los antiguos Catalanes embarcaban este fruto de su propio suelo para levante no admite duda, pues entre otros renglones que componían la carga de una nave que partió de Barcelona en 1394 para Alexandría, y fue apresada por los Genoveses, se cuentan la miel y el azafrán [14]. Tampoco admite duda de que lo llevaban al norte, y que sería uno de los ramos para el comercio activo con los Países-Baxos. En efecto: aún conservamos una memoria [15] de ello en el litigio que en 1405 pendía ante los Burgomaestres de la ciudad de Brujas entre un mercader catalán y otro flamenco sobre la venta de un surtido de azafrán. Este fruto era también objeto de comercio para lo interior de Alemania, pues por los años 1411 dos mercaderes barceloneses se hallaban en Francfort con sus repuestos de azafrán de Orta, donde padecieron algunas extorsiones, por haberles suscitado un pleyto ciertos estrangeros acerca de la pureza y bondad de dicha mercaduría [16].

Por otra parte, debemos suponer la extracción del azafrán como uno de los objetos importantes del comercio de los Catalanes, pues que en varios capítulos de Corte se hace expresa mención de los derechos que debían adeudarse, y de los lugares de su peso y manifiesto. Según las antiguas tarifas confirmadas en las Cortes de Barcelona de 1413, la imposición de salida era de un cincuenta por ciento [17]. En el capítulo XVIII, de los nuevamente arre-

[14] Ap. n.º 22.
[15] Col. Dip., n.º 273.
[16] Col. Dip., n.º 346.
[17] *Libre dels quatre senyals*, cap. XVI, f. 56.

[*] Sobre el comercio del azafrán, algunas referencias en BARDENHEWER, *Der Safranhandel*; HÄBLER, *Das Zollbuch der Deutschen*; PETINO, *Lo zafferano*. Véase además la bibliografía citada en el epígrafe «De los Alemanes y Saboyanos» del cap. VI, parte II, t. III, referente a las relaciones comerciales con Alemania.

glados en las de 1481, se trata de moderar los de la extracción de aquel género [48]. Posteriormente, en el capítulo XXV de las Cortes de Monzón de 1547, se estableció que la tabla y peso del azafrán de Orta fuese en la Villa de Altea junto al Ebro. Asimismo, en los capítulos VII y IX de las Cortes de 1553 se vuelve a tratar del referido fruto, arreglando su bondad, y señalando el puesto de su despacho [49].

Comercio de piedras de molino

Las muelas del molino harinero, que aún hoy por la calidad de la piedra son buscadas en otras provincias y países estrangeros, formaron desde tiempos antiguos otro renglón del tráfico exterior de los Barceloneses. El gremio de los canteros, en virtud de un privilegio de Don Jayme I, expedido en 1268, obtuvo franquicia de toda gabela e impuesto Real en la extracción de las muelas de la montaña de Monjuy, según consta más abaxo en la tercera parte de estas memorias tratando de la legislación gremial. Por otra parte, encontramos en el arreglo de las leudas del puerto de Tamarit de 1243 que entre otros renglones se hace mención de las piedras de molino que se embarcaban. La saca del ganado cavallar y mular fomentó también el comercio de Cataluña, según lo prueba el capítulo XVII de los derechos de generalidades establecidos en las Cortes de Barcelona de 1481. En las de Monzón del año 1553 se aumentaron y arreglaron nuevamente los referidos derechos [50].

Comercio de imprenta

Desde que se difundió el arte de la imprenta por diferentes reynos y provincias de Europa *, Barcelona fue de las ciudades que más temprano puso en exercicio aquel admirable descubrimiento: a lo menos se reputa por la primera que en España hizo sudar la prensa, consagrando sus primicias a la impresión de la *Catena aurea* de Santo Thomás, por los años 1471.

[48] *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, f. 8.
[49] *Ibíd.*, f. 8.
[50] *Ibíd.*, f. 8.

* Sobre el comercio de libros hasta mediados del siglo XVI y todos los aspectos relacionados con la imprenta barcelonesa véase MADURELL-RUBIÓ, *Documentos*, y la exhaustiva bibliografía allí citada. Publicaciones posteriores: MADURELL, *La imprenta musical*, y *Llicències reials*; RUBIÓ, *Carta de privilegis*, y *Die ersten Pressen*; RHODES, *The first use*; SOLDEVILA, *Un indici favorable*; WITTEN, *The earliest books*.

Por otra parte Carbonell [51], autor contemporáneo, asegura que la imprenta empezó a ser conocida en la Corona de Aragón en el reynado de Don Juan II, esto es, desde los años 1458 * hasta los de 1476. Vemos que Barcelona muy presto convirtió aquel ramo de su industria en un renglón de comercio activo, pues en el capítulo XXII de los que en las Cortes de Monzón de 1542 se ordenaron para la buena administración de las rentas generales de Cataluña, se trata expresamente de los derechos impuestos a la extracción de libros impresos [52]. Sobre lo mismo se había tratado en las otras Cortes de Barcelona de 1481, bien que entonces el derecho exorbitante de quince por ciento dexó obstruido aquel nuevo conducto del tráfico externo.

Para el fomento de las imprentas debemos suponer que la manufactura del papel sería conocida en la provincia. En efecto: las fábricas de aquel género establecidas en Cataluña cuentan su época desde mediados del siglo XIV, pues hasta principios del reynado de Don Pedro IV no se hallan diplomas extendidos en papel con marca del país [53]. En las Cortes de Barcelona de 1599, en el capítulo LXXXIX se prohibió rigurosamente la extracción de trapos, que los Genoveses clandestinamente agenciaban para sus manufacturas, afín de sostener a los impresores del país y al gran número de molinos papeleros de que abundaba la provincia en aquel siglo [54].

Comercio de aprestos navales

También fue uno de los ramos más considerables del antiguo tráfico exterior de los Catalanes la exportación de municiones y aprestos navales **. La provincia había sido siempre tan abundante en este género utilísimo de producciones, que sus naturales tubieron la facilidad de llenar los mares de embarcaciones, hasta llegar a hacer sus naturales por medio de la venta de buques un comercio activo con los estrangeros.

El comercio de la construcción de bastimentos para los países estrangeros parece que estaba en práctica desde el siglo XIII. Por una Real cédula [55] de Jayme I de 1274 sobre la calidad de las mercancías que estaba

[51] CARBONELL: *Chroniques de Espanya*, folio 226.

[52] *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, f. 128.

[53] *Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, tomo I, año 1756, página 530.

[54] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXIV, p. 318 y sig.

[55] Col. Dip., n.º 26.

* Léase 1459.

** Sobre el comercio de aprestos navales con los musulmanes véase MASIÁ, *La Corona de Aragón*. Sobre la localización y producción de antiguas ferrerías véase GALLARDO-RUBIO, *La farga catalana*; JUNYENT, *La antigua industria del hierro*; MADURELL, *Las fargas pirenaicas*.

prohibido a los Catalanes llevar a tierra de infieles, se expresa la venta de las naves hechas. En las ordenanzas [56] de los corredores promulgadas por el Magistrado de Barcelona en 1271, y en las de 1372, hay artículos sobre el corretage para la venta de embarcaciones. En el capítulo XIV [57] de los derechos de entradas y salidas, cuya práctica fue confirmada en las Cortes de Barcelona de 1413, se declara que toda madera de construcción y baxeles fabricados en Cataluña para vender a estrangeros, debían adeudar a su salida un tres y medio por ciento; pero se exceptuaban de la condición de tales los Mallorquines, Menorquines e Ivicencos. En el capítulo [58] XIV de los derechos de entrada y salida arreglados en las Cortes de 1481, se cargó el de cinco por ciento sobre los baxeles construidos en la provincia y vendidos a estrangeros; e igualmente sobre toda madera de construcción, xarcia y otros pertrechos navales.

En una provincia como Cataluña, que siempre abundó en minas de hierro, en cosechas de cáñamo y en maderas y arboladuras, no podía dexar de cultivarse el comercio de aprestos navales con las naciones que carecían de ellos o no sabían aprovecharlos. Así, vemos que en todas las pragmáticas o provisiones Reales que en diferentes tiempos prohibieron o restringieron la navegación de los Catalanes a tierras de Sarracenos o de enemigos de la corona se especifican como vedados los renglones siguientes de exportación: *pez, alquitrán, sebo, herrage, xarcia, maderas.* Que Cataluña proveyese a otros países de estos géneros lo comprueba el partido que tomó la República de Génova por los años de 1292, quando no pudiendo carenar su armada por falta de pez, despachó un mensagero al Rey Don Jayme para que le dexase sacar de aquella provincia quatro mil serones de dicho material: cuya extracción fue concedida con esención de derechos [59].

La saca de maderas para fuera de la provincia continuaba aún a mediados del siglo XVI, hasta que por causa de la excesiva extracción que se permitía en perjuicio de las Reales atarazanas de Barcelona, donde era entonces extraordinario el consumo para las galeras de la armada, se prohibió con graves penas en las Cortes [60] celebradas en dicha capital en 1564.

[56] Ap. n.° 25.

[57] *Libre del quatre senyals*, fol. 56.

[58] *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, f. 6. Este es el epígrafe del capítulo: *Vexells de mar, fusta y arreus de aquells venuts a estrangers.*

[59] Muratori: *Scriptores*, XIII, página 1170.

[60] *Constitutions de Cathalunya*, lib. IV, título XXV, p. 303.

Comercio de joyas y piedras

Otro de los ramos del tráfico de Cataluña más corrientes desde el siglo XIV fue la negociación de la pedrería y de los tirados de oro y plata [*]. Sin duda el comercio que los Catalanes, y principalmente los Barceloneses hacían a levante desde el siglo anterior, les dio a conocer el trato de las piedras preciosas y de otras ricas producciones orientales, que recibían de primera mano por medio de la navegación directa que hacían a los puertos de Syria y Egypto.

En las tarifas de los corredores que el Magistrado de Barcelona publicó en 1271 y en 1372, de que hemos hablado en varias partes, hay artículos expresos sobre la venta de las perlas y diferentes joyas. En algunos reglamentos que por varios capítulos de Corte se establecieron desde tiempos muy antiguos acerca de aquellos renglones comerciables, así para la exacción de los derechos de bolla y aduana como para las formalidades en manifestar dichas mercancías, se demuestra claramente que aquel género de trato era conocido y corriente en Barcelona, puesto que mereció en diferentes épocas repetidas providencias de la Diputación [61].

En las Cortes de Monzón del año 1375 se establecieron tres capítulos [62] sobre el adeudo de las joyas. En el primero se impone el derecho de cinco por ciento de *bolla* en la venta de dichos géneros; pero quando estas cosas se vendían, compraban o permutaban por vía de comercio, eran libres del referido derecho respecto de que sólo debían adeudar el de entrada y salida del Principado. Igual providencia se tomó en las Cortes [63] de Barcelona de 1422, casi en los propios términos, según fue declarado por los Diputados Generales en varios reglamentos y especialmente en un edicto [64] que el año siguiente fue publicado de su orden en Barcelona para arreglar de nuevo la exacción de las generalidades que adeudaban las joyas, cuya disposición manifiesta que éstas formaban entonces un ramo comerciable de importancia.

En las Cortes [65] del año 1481 (Capítulo LXXVIII) se repitieron las pro-

[61] *Libre dels quatre senyals*, cap. X, p. 60. En los capítulos de los derechos de entradas y salidas, confirmados en las Cortes de 1413.

[62] A. H. M.: Serie XVI, n.º 11, *Processus Curiarum 1375*, f. 114.

[63] *Libre dels quatre senyals*, p. 87.

[64] *Ibid.*, p. 164. El título del referido Vando es del tenor siguiente: *Cruda feta e ordenada sobre lo dret de les joyes de Barcelona.*

[65] *Capítols dels drets y altres coses del General del Principat de Cathalunya*, f. 45.

[*] Sobre platería y orfebrería veas la bibliografía citada en la p. 512.

pias providencias sobre el arreglo de los derechos de entrada y salida de dichas joyas y pedrería. En las de 1553 (Capítulo IX), se estableció que todas las perlas y piedras finas debían adeudar en las aduanas de la provincia un diez por ciento en su introducción, y lo mismo en su extracción.

FIN DE LA SEGUNDA PARTE

MEMORIAS HISTORICAS

PARTE TERCERA

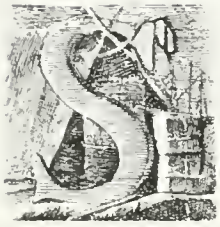
De las antiguas Artes de Barcelona

Nam primi cuneis scindebant fissile lignum:
Tum variae venere artes.

VIRG. Georg.

PARTE TERCERA

DE LAS ANTIGUAS ARTES DE BARCELONA



SIEMPRE se ha considerado como un problema político de muy dudosa resolución, si en Cataluña las artes nacieron de la agricultura, según filiación natural, o bien del comercio conforme a su inmediata dependencia: pero de los hechos y monumentos que nos han conservado las historias y los archivos, resulta evidentemente que los moradores de aquel Principado, y especialmente los Barceloneses, primero fueron conocidos por comerciantes que por labradores y artífices. Este orden, llamémosle inverso en el progreso de toda sociedad civil, además de ser natural en los países marítimos, tiene a su favor dos insignes exemplos de la edad media en las Repúblicas de Venecia y Génova, y uno que decide por todos los que conocemos de los tiempos modernos en la Gran Bretaña.

La navegación de los primeros Catalanes a Levante y Berbería, al paso que fomentaba todas las artes auxiliares de la construcción naval, acarreaba a sus pueblos, con la abundancia de todas las cosas, la riqueza que el comercio exterior trahe a un estado. La proporción de los frutos y efectos estrangeros trahidos a la Provincia, ayudada del conocimiento que adquirían sus naturales comunicando con otras naciones acerca del uso que podrían tener aquellas materias después de manufacturadas, excitó la industria y fomentó las obras del arte, cuya primera idea sugirieron siempre la comodidad y el luxo de los hombres. Estas superfluidades, llevadas por medio de la navegación a otros países, vinieron a ser un nuevo fondo de comercio exterior y activo, sin contar el de las producciones del propio suelo, cuya exportación, facilitada por el tráfico marítimo, fomentaba y sostenía a la agricultura, que en Cataluña fue el último ramo de la felicidad pública que se perfeccionó.

Quando afirmamos que el comercio fue abrazado primero que la agricultura y la industria, no pretendemos sostener que los Catalanes antes de navegar no labrasen la tierra, ni conociesen las artes, aunque toscas, de primera necesidad. ¿Podríamos negar que al mismo tiempo que la Provincia iva sacudiendo el yugo de los Sarracenos, aquellos pueblos belicosos que sabían vencer a sus enemigos, se alimentaban y vestían con el trabajo de sus propias manos? Sólo el ramo de la guerra ofensiva y defensiva debía de subministrar diferentes ocupaciones para las máquinas, armaduras y pertrechos militares. Por lo tanto, la proposición únicamente se dirige a demostrar que la primera y principal aplicación que ocupó y enriqueció a los Catalanes, y dio a conocer su actividad entre los estrangeros, había sido el tráfico marítimo, el qual fue el principio de su general industria y la base de su opulencia y poder. Así es que las artes en Cataluña, tanto por su variedad como por su aumento y antigüedad, indican haber sido el objeto principal del comercio activo de sus habitantes con los países estrangeros. Ellas se domiciliaron, desde luego, en las ciudades, arrojando después a las aldeas las más sencillas y bastas, que no piden el auxilio ni el adelantamiento de otras cuya reunión y perfección sólo se pueden encontrar en poblaciones grandes. Desde entonces, Barcelona, Gerona, Perpiñán y luego Lérida, Tortosa y otros pueblos, fueron centros de fábricas y talleres de oficios *. Los demás ramos de la industria auxiliar y popular se difundieron por la Provincia, propagándose hasta donde lo permitían las costumbres y

* Aunque no especializadas en la industria medieval véanse las obras de VILA, *Assaig d'una localització de les indústries antigues*, y de ROMEVA, *Història de la indústria catalana*.

constitución civil de aquellos siglos. Pero para adquirir las artes un establecimiento fixo y constante, fue menester que la libertad, madre de la civilización, hubiese roto antes las duras cadenas de la segunda edad de hierro.

El espíritu de industria estaba extinguido en toda Cataluña en los primeros siglos en que rigió el systema feudal con todo el rigor de su institución: ¿pues acaso las máximas mezquinas y tiránicas de una aristocracia como era la de los primitivos Condes, podían ser favorables al arraygo de las artes? Lo cierto es que éstas no podrían hallar abrigo ni fomento mientras no hubiese hombres libres que las pudiesen exercer con la seguridad y propiedad que exigen los oficios, entonces incompatibles con la condición de los siervos del terreno. Pero como desde el siglo XII el Conde de Barcelona, Raymundo IV, empeñado en contrabalancear el poder de los Barones, que oponían un fuerte antemural contra el exercicio soberano del Príncipe, adoptase el pensamiento, ya imaginado entonces por otros Soberanos de Europa, de conceder nuevos privilegios a las ciudades situadas en su dominio patrimonial, la industria buscó luego aquellos asilos que empezaron a ser el centro y patria común de todos los hombres libres.

En virtud de estos privilegios llamados *Chartae Universitatis* *, se restituyó la libertad a los vecinos de muchas villas y lugares, borrando toda señal de servidumbre, y se erigieron los Comunes o Cuerpos Municipales en todas las Ciudades, gobernadas por un Concejo, que se componía de Magistrados elegidos de entre sus mismos moradores, en unos pueblos intitulados *Conciliarii*, en otros *Consules;* en otros *Jurati;* y en otros *Paciarii*. Estos Magistrados gozaban el derecho de un poder supremo en todo lo tocante a su gobierno económico: podían administrar justicia privativamente, en ciertos casos, dentro del pueblo y su comarca: imponer gabelas y arbitrios para las necesidades públicas; exercitar su milicia urbana para la defensa común, o para el servicio del Príncipe; y algunos tuvieron la prerrogativa de acuñar moneda **. En menos de un siglo, todas las ciudades y muchas villas de Cataluña, destituidas hasta entonces de fueros y jurisdicción gubernativa, llegaron a echar los cimientos de su libertad política.

Desde luego, se manifestaron los saludables efectos de esta nueva institución, cuya benéfica y poderosa influencia ilustró el gobierno, y perfeccionó las costumbres. Una considerable porción de la plebe quedó libre de la ser-

* Noticia de Cartas pueblas en Font Rius. *Orígenes del Régimen Municipal*, y *Franquicias urbanas*.

** Sobre acuñación local de monedas véase Botet Sisó, *Les monedes catalanes*, y bibliografía citada en el Ap. n.º 32.

vidumbre personal y de todos los pechos onerosos y arbitrarios, a que estaba antes sugeta por su infeliz estado en las aldeas y castillos *. Por otra parte, las ciudades, habiendo adquirido las supremas prerrogativas del gobierno municipal, vinieron a ser como otras tantas pequeñas repúblicas regidas por leyes conocidas de todos sus ciudadanos, y para todos iguales.

Estos privilegios concedidos a los Comunes contribuyeron a aumentar el poder de la Corona, al paso que disminuían las fuerzas de la liga feudal. Así es que las ciudades, ya por reconocimiento, ya por adhesión a sus Soberanos, a quienes miraban como a los primeros autores de su libertad y dispensadores de sus preeminencias, les asistían frecuentemente con donativo graciosos y subsidios de gente armada, y de naves de guerra las marítimas. Por otra parte, la comunicación de esta libertad civil ocasionó una transformación tan feliz en todos los individuos de las Universidades o Comunes, que bien presto salieron de aquel estado de estupidez e inacción, en que los tenían antes sepultados la opresión y la servidumbre. La población, desde luego, creció visiblemente en unos pueblos antes pobres y desiertos, y el comercio, que produce la industria o la sostiene, empezó a ser el primer móbil en los puertos y costas.

La alta consideración que llegaron a adquirir los Ayuntamientos debía resaltar precisamente sobre los ciudadanos, cuyas clases se reducían a dos: mercaderes y artesanos. La nobleza, por lo común, vivía en sus castillos, pues en las ciudades no podía prevalerse de sus fueros contra el pueblo, ni fue admitida aun después en el gobierno municipal, sin que se incorporase en la matrícula popular, y se sugetase al juicio de los Prohombres. Por esta misma razón, como los menestrales formasen desde los principios una porción considerable de los vecinos de las ciudades y villas, y de los individuos que componían su cuerpo consistorial, el honor y distinción de sus puestos honró los oficios y profesiones mecánicas.

Por todas estas circunstancias, las artes se plantificaron en Cataluña sin preocupaciones legales ni vulgares que las pudiese envilecer, ni distinciones odiosas y necias que las redujesen a ser incompatibles con el destino y estado de un hombre libre y honrado. Tal vez por esto no hemos encontrado memoria alguna antigua de que Judíos, Moros ni esclavos exerciesen la profesión de artesanos en la Provincia, antes bien, se encuentra generalmente en las Ordenanzas de los Gremios capítulo expreso sobre la ortodoxia y limpio

* Sobre servidumbre medieval véase Hinojosa, *El régimen señorial*; Camps i Arbolx, *Verntallat*; Vicens Vives, *Historia de los remensas*, y *El Gran Sindicato remensa*.

origen de los individuos en su admisión. No habiendo sido así, la infamia de las personas hubiera recaído sobre las profesiones, en un país donde éstas tenían plazas anexas o natas en los cuerpos capitulares de las ciudades y villas, en testimonio de su constante y antiguo aprecio, que por fortuna aún se conserva en nuestros días. Hay, además, otra prueba en confirmación de esta verdad, qual es el que las expulsiones generales de Judíos y Moriscos no causaron en Cataluña el menor detrimento ni atraso a las artes, como se sintió palpable y lastimosamente en otras Provincias de fábricas e industria *.

Por esta y otras razones, las artes mecánicas se han conservado en aquel Principado, ahora más, ahora menos, florecientes según las vicisitudes de los tiempos. En él parece que se han perpetuado como en su país nativo, de donde no las han podido desterrar las pestes, las guerras y otras calamidades, sin duda porque el systema y distinción original con que se establecieron, propagaron y conservaron hizo tradicionarios los oficios, y el amor al trabajo vino a formar una parte de las costumbres populares, a lo qual contribuiría la erección de los cuerpos gremiales, que con el tiempo han ganado un gran lugar en la opinión pública, pues han dado por medio de su clasificación existencia política a una gran porción de individuos activos de la Sociedad, creando, por decirlo así, un nuevo pueblo.

Después de haber descubierto el origen, establecimiento y conservación de las artes en Cataluña, deberíamos tratar de su estado en diferentes siglos y épocas; de sus progresos, decadencia y restauración; y de todas las poblaciones donde más floreció la industria en los tiempos pasados. Pero además que esto sería una empresa ardua y vasta, capaz de consumir y ocupar la vida de muchos investigadores sacrificados al registro prolixo de todos los archivos municipales, y de varios monasterios, ¿quién aseguraría que un trabaxo tan costoso correspondiese a los tesoros que lográsemos acaudalar? Las Crónicas del país nos entretienen con genealogías, batallas y prodigios, y los historiadores particulares de las ciudades parece que se han desdeñado de contar entre las *glorias* y *excelencias* que componen los títulos pomposos de sus libros la del estado próspero de sus artes y oficios, que hicieron felices y célebres a todos los antiguos pueblos de Cataluña.

Es esto en tanta manera cierto, que a no tener la fortuna de hallarse en el volumen de las Constituciones, y en los libros de Capítulos de Corte dados

* Sobre la expulsión de los judíos véase Baer, *Die Juden*, y *Toledot ha-yehudim*. Sobre la de los moriscos, Nadal-Giralt, *Ensayo metodológico* y *La population catalane*; Reglá, *Los moriscos: Estado de la cuestión*. Véase también la bibliografía citada en el Ap. n.º 43.

a luz en diferentes tiempos por la Diputación General del Principado, recopiladas varias leyes, pragmáticas y disposiciones económicas así para el fomento de la industria como para arreglar los impuestos sobre los ramos de exportación, apenas poseeríamos un monumento auténtico y público que acreditase la general propagación y arraigo de las artes en los pueblos de Cataluña. Sin embargo queda demostrada la existencia de varias fábricas y manufacturas en la tercera parte de estas Memorias, donde se trata de los renglones de exportación del Principado para países estrangeros desde el siglo XIII. Además, las Reales Cédulas y providencias municipales que en la Colección Diplomática se han recopilado, tocante a mantener el crédito de las antiguas estofas de lana, en que se ocupaban muchísimos lugares, son un nuevo testimonio del estado floresciente de las fábricas, que sustentaron por más de tres siglos el comercio activo y exterior de los Catalanes. Verdad es que no tenemos datos puntuales para formar un estado circunstanciado de los nombres y número de oficios y fábricas de cada ciudad o villa de industria, ni para fixar un cómputo exacto de su despacho o consumo interior y exterior, y de los brazos activos que ocupaban las artes; pero además que este menudo examen, tal vez impracticable, podría conducir a observaciones demasiado prolixas y sólo propias para satisfacer la curiosidad de algunos lectores, ocuparía, aun quando esta tarea pudiese desempeñarse, muchos años, mucha paciencia y muchos volúmenes que no debe comprehender el plan de esta obra, destinada principalmente a ilustrar la historia mercantil de la ciudad de Barcelona.

Estado antiguo de algunas ciudades

De cada ciudad de la Provincia se podría hacer una historia económica particular. ¿Quánto no se podría escrivir de Perpiñán *, que antes de mediados del siglo XIV contaba en su recinto 349 maestros del arte de la lana, cabezas de familia? ¿Podría, pues, entrar en el plan de estas Memorias una descripción individual del estado de sus artes y comercio? La enumeración puntual de todos los ramos de la industria formaría por sí sola una obra, tratándose de una villa cuyos oficios mecánicos por su poder, número y consideración se hicieron señalar en su Concejo Municipal la tercera parte de las plazas en 1449, por concesión de la Reyna Doña María, Gobernadora General de la Corona, que creó esta tercera clase en la nueva planta que dio

* Sobre Perpiñán véase VIDAL, *Histoire de la ville de Perpignan*; EMERY, *Flemish cloth*.

a su gobierno político. El comercio que aquella villa hizo de sus propias manufacturas por muchos siglos en los países estrangeros, fomentando con repetidos privilegios que le dispensaron los Reyes de Aragón, llegó a ser tan floresciente, que sólo cedía ventajas al de Barcelona. Todavía Marineo, que la vio a fines del reynado de Don Fernando el Católico, la celebra como un pueblo insigne por sus fábricas de lana y sus púrpuras; y Gaspar Barreyros, que también pasó por ella en su viage a Milán a mediados del siglo XVI, dice en su Chorografía que el principal trato de aquella villa era el de los paños, cuya manufactura ocupaba muchos oficiales.

¿Qué no se podría, también, decir de Gerona *, cuyas calles en sus denominaciones conservan, todavía, la memoria de los antiguos oficios que la hicieron rica y comerciante en otros tiempos, hasta tener un banco público, un Magistrado Consular para sus negocios marítimos y un barrio señalado para sus mercaderes? Éstos, que eran los que componían la *mano mediana*, o segunda clase en el gobierno repúblico de la ciudad, vieron asociados en el Concejo municipal los artesanos, que formaron desde entonces la *mano menor*. El referido Barreyros, en la relación de su viage por los años 1546, habiendo encontrado aquella ciudad sostenida aún por su industria, no creo, dice, que haya en España otro pueblo de su clase que tenga tan gran número y variedad de oficiales mecánicos, que ciertamente son muchos y muy traficantes.

¿Qué no se podría decir de Lérida, de la qual afirma el mismo viagero Portugués que tenía en su tiempo muchos artífices de toda suerte de trabaxo? Ya hemos visto en otra parte que sus paños fueron conocidos desde el siglo XIII, y asimismo los de Valls, Bañolas, La Bisbal y otras villas de Cataluña **; y que en el siglo XVI eran tan celebrados los guantes de Lérida, como los peynes, husos y ruecas de Tortosa. Esta ciudad, que tiene todas las proporciones de la naturaleza para ser industriosa y comerciante, era desde el año 1422 otro de los cinco pueblos señalados en las Cortes Generales para el sello de los paños, como centro de fábrica. Todavía en el siglo pasado era nombrada por sus telares de seda, y el campo de Tarragona, al paso que mantenía floresciente el cultivo de sus preciosos frutos, conservaba varios ramos de industria, como las rajas de Alcover y las estameñas de Reus. Gerónimo Paulo, que escrivía por los años 1491, llama a los pueblos de la comarca de Vique y Moyá notables por las fábricas de pelaires.

* Véase RAHOLA, *La ciutat de Girona*.

** Sobre estas poblaciones véanse las monografías de BAYERRI, *Historia de Tortosa*; BOFARULL Y BROCÁ, *Anales históricos de Reus*; LLADONOSA, *La ciutat de Lleida*; REPARAZ, *La Plana de Vic*. Referencias al trabajo del boi en el Ebro en IGLÉSIES, *Pere Gil i la seva Geografia de Cathalunya*, p. 228.

A la verdad, no acabaríamos si se hubiesen de recopilar los muchos pasages relativos a la industria y fábricas particularmente de lana, que se hallan dispersos así en viageros como en varios capítulos de Cortes Generales anteriores al reynado de Felipe II, en los quales se trata de la administración y resguardo de las rentas de las Aduanas y derechos de *Bolla*. Desde el reynado de Don Pedro IV de Aragón, hasta fines del siglo XVI, se repiten las providencias económicas sobre estos puntos y la policía de las fábricas, cuyas frecuentes disposiciones prueban demostrativamente quán extendido estaba el trabaxo en Cataluña. En efecto: el papel, la clavazón, la cuchillería, los paños, las cotonías, las granas, la lencería, las mantas, las obras de vidrio, los guadamaciles, los sombreros, los guantes, la losa, la cordelería de cáñamo, las armas y pertrechos militares, los curtidos, la ebanistería, las gazas y otras telas de seda, los libros de imprenta, y otras producciones de la industria, fueron por mucho tiempo renglones del comercio de exportación, que fomentaba a innumerables pueblos, por lo qual merecieron siempre particular atención por parte del gobierno.

Decadencia de las artes en Cataluña

Enfín, para última prueba de quán extendidas y radicadas habían estado las fábricas y las artes en Cataluña, donde parece que el hábito y el exemplo habían connaturalizado el espíritu laborioso, sobre el qual se cimentaron desde los principios las costumbres populares de sus moradores, haremos ver que, a pesar de las injurias de los tiempos, de la decadencia general de la Monarquía española, de los adelantamientos de las naciones rivales y vecinas, de los azotes de las guerras y pestes, que padeció la Provincia en todo el siglo pasado, el más calamitoso que ha conocido España, no pudo extinguirse de todo punto la aplicación y tradición de las artes. Por los años 1683, en que publicó Narciso Feliu, y dirigió al Señor Carlos II su proyecto económico para restaurar la industria y comercio marítimo de Cataluña, que ciertamente estaban en aquella época en la más deplorable decadencia, comparados con los antiguos tiempos de su prosperidad y opulencia, existían aún, según el estado que presenta dicho autor, algunas fábricas de paños superfinos treintiseisenos de toda suerte de colores. Igualmente se fabricaban veintiquatrenos entrefinos y ordinarios, otros de inferior cuenta, y toda suerte de bayetas y estameñas blancas y de mezclas con relevante primor. Además, texíanse de nueva invención escarlatinas, herbages,

chamalotes, buratas, anascotes y groguetes de mejor calidad que los que se introducían de Flandes. Afirma también que aún se conservaba el arte de la seda, y que los tafetanes, damascos, rasos lisos y labrados, terciopelos, lamas de oro y plata, espolines, brocados, brocatelos y otras suertes de telas excedían en calidad a las forasteras. Refiere, además, que se fabricaban medias de seda al telar y de agujas; encaxes de todas especies, así de oro como de plata, seda, hilo y pita, con tanta perfección como en Flandes; cintas y listonería lisa y floreada de mucho primor. Al fin concluye que excede Cataluña a muchas Provincias en los velos y arte de veleros. Celebra después a los artífices del Principado por muy primorosos en las obras de vidrio, carpintería, cerragería y otros artefactos.

Estas reliquias de las fábricas y oficios que florescieron en tiempos pasados, alentaban al autor a proponer medios fáciles para restablecer la antigua prosperidad general, que las miserias y debilidad de aquel reynado, y las repetidas invasiones que tuvo que padecer la Provincia a fines del siglo pasado, no dexaron efectuar completamente. Pero como no eran las costumbres ni por consiguiente las ideas las que habían sufrido el trastorno en aquellas guerras, y en las que ocasionaron las revoluciones de succesión a principios de este siglo y sí eran sólo causas accidentales y pasageras las que tenían entorpecidas las manos de aquellos naturales por educación laboriosos, pudo Cataluña, libre del peso de la guerra y de sus estragos, repoblarse, restaurarse y reengendrarse, por decirlo así, entre el estrépito y formidable aparato de las armas, porque es inegable que los países laboriosos sacan partido de todo, hasta de las calamidades.

Además de los exemplos expuestos hasta aquí, es tan cierto que las costumbres populares de Cataluña han estado siempre fundadas sobre el trabaxo y la economía doméstica que, en uno de los primeros libros que lee la niñez de aquella Provincia en las escuelas, no se inculcan, después de las sentencias christianas y morales, otras máximas sino las que enseñan quán grande es la utilidad que redunda de la aplicación y la industria a los individuos y a las familias. Es preciso que tales ideas hubiesen sido antiguamente generales y familiares en la Provincia, quando sobre ellas estriba gran parte de la moral pública, pues se representa a la virtud del trabaxo como la principal de las virtudes civiles, hasta reducir sus preceptos a aforismos nacionales [1].

[1] Es un libro en 12.º de pocas páginas intitulado: *Aforismes Catalans*, cuya antigüedad se ignora por inmemorial. Se pondrán aquí algunos de sus aforismos relativos a la vida labo

Estas sanas costumbres no se connaturalizaron sólo en las villas y aldeas; reynaron también en las ciudades, y principalmente en Barcelona, que aún las perfeccionó con la austeridad de sus leyes, haciéndoselas de tal manera propias, que habiendo sido sus moradores modelos de economía, parcimonia e industria, todavía lo son hoy de aplicación después de haber perdido la sobriedad de sus padres *.

Trataremos, pues, en esta tercera parte, de la antigüedad, progreso y estado floresciente de las artes y fábricas de aquella Capital, e igualmente del origen, naturaleza y jurisprudencia gremial de los oficios, la que ha cinco siglos que conserva allí su tradición, su honor y su enseñanza. Pues así como Barcelona era en toda la edad media el emporio del tráfico de Cataluña, y la que dictaba leyes para el buen orden de la contratación marítima, siendo en todos los ramos de la economía política el modelo de la Provincia; así mismo fue la pauta general sobre la que se uniformó la policía de todas las artes en las demás ciudades y villas, de tal suerte que será lo mismo hacer la historia de los oficios de la Capital, que pintar el antiguo pie sobre que estaban sostenidos los demás de la Provincia, puesto que en toda ella las artes en su establecimiento tuvieron un mismo systema, una misma legislación y la misma consideración y aprecio.

riosa y próvida conducta del ciudadano, y son los siguientes copiados literalmente en su idioma original:

Lo mercader a la plassa
y lo menestral a casa.
Quan replega la formiga
no t'assentes a la biga.
Si no vols tenir desfici,
a ton fill donali ofici.
La Senyora que treballa
no gasta diner ni malla.
La que no vol treballar,
no pot fer sino gastar.
Lo jove que no treballa,
quan es vell dorm a la palla.
En casa que s'y traballa
may y falta pa ni palla.

* Numerosas obras análogas a la citada por Capmany en BULBENA, *Assaig de Bibliografia paremiològica*. Sobre el carácter de los catalanes y en especial sobre su amor al trabajo véanse: CORTADA, *Cataluña y los catalanes*; FERRATER, *Les formes de la vida catalana*; GARCÍA MERCADAL, *Los españoles vistos por los extranjeros*; IGLÉSIES, *Matheu Aymerich*, páginas 313-338, y *Pere Gil*, p. 269-279; MONTSIÀ, *Els catalans jutjats pels altres*; PI I SUNYER, *Aptitud econòmica de Catalunya*, y *Els reflexos de la personalitat econòmica en el Cançoner*; VICENS I VIVES, *Notícia de Catalunya*.

LIBRO PRIMERO

Antigüedad y establecimiento de las Artes y Oficios de Barcelona

BARCELONA posee artes y oficios conocidos desde fines del siglo XII, bien que son escasos los monumentos * que nos han quedado de tan remota antigüedad. Mas como no hay arte nueva que no suponga el concurso de otras ya establecidas y adelantadas, parece, por consiguiente, inverosímil que se pudiesen plantar en aquella Ciudad manufacturas que requiriesen el auxilio de otras que no poseía o que tenía aún muy atrasadas. Determinar fixamente la época de su establecimiento sería imposible, aun quando conservásemos memorias de los primitivos tiempos. Siempre sería necesario distinguir los oficios de necesidad absoluta de los de comodidad y regalo; los toscos, sencillos y usuales, de los finos y complicados **.

Lo cierto es que los Barceloneses no fueron inventores de sus artes, aun quando no fuese más que porque ya en el siglo XIII, en que empezaron a ser conocidos por artífices, poseían casi todas las que se cultivaban entonces en Europa. No podía, en aquella sazón, haberlas producido la sola pacien-

* Cf. MAS, *Lib. Antiquitatum* y nota p. 22.

** Una visión de conjunto sobre el ámbito mediterráneo entre los años 700 a. C.-1500 d. C., con buena bibliografía, en SINGER, *A history of Technology*, II. Datos sobre la industria medieval catalana en RAHOLA, *Del comerç y de la indústria*; ROMEVA, *Història de la indústria catalana*; VILA, *Assaig d'una localització*. Un buen repertorio de bibliografía sobre artes industriales catalanas en *L'obra de Mn. Gudiol*. Una colección de estudios monográficos sobre las artes y los oficios en Cataluña en RÁFOLS col., *Diccionario Biográfico de Artistas*. Aspectos sociales y organización corporativa en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*; BONNASSIÉ, *L'organisation du travail*; BOVÉ, *Institucions de Catalunya*, p. 117-252; RUBIÓ, *La vida española*; SANPERE Y MIQUEL, *Barcelona, son passat*, p. 77 y sig.; GONZÁLEZ SUGRAÑES, *Els antichs gremis*; TORRELLA, *Aspectos sociales*; DURÁN Y SANPERE, *Per a la història de l'art*; VERRIÉ, *La vida de l'artista medieval*. Sobre iconografía de las artes y oficios, AMADES, *Les rajoles dels oficis*, y AMADES-COLOMINAS-VILA, *Les auques*. Sigue siendo útil la obra de RIAÑO, *Spanish Arts*.

cia humana; pues siendo tan reciente la última restauración de los Sarracenos, no era posible haber esperado del lento curso de los siglos su adelantamiento, y mucho menos su invención de la ciega casualidad de los descubrimientos, los que suponen siempre la existencia y perfección de otras artes. Así es que la invención de la pólvora se debe a los adelantamientos de la Chimia, y la construcción de los anteojos al arte de fundir el vidrio, y por la misma razón jamás se ha visto que entre los Cafres y los Iroqueses se haya verificado descubrimiento alguno.

Las artes son hijas de la paz y de la libertad; la absoluta necesidad ha inventado muy pocas, y sólo la comodidad, el luxo y la vanidad han sugerido infinitos modos de disfrutarlas. Sin duda Barcelona recibió las suyas de los Italianos, quienes seguramente las habían recibido de los Asiáticos por medio de las expediciones de los Cruzados. De Italia se comunicaron a Francia y a los Países Baxos, y de éstos a Inglaterra. También los Griegos habían ido en los tiempos antiguos a la India y al Egypto a buscar sus artes, o se las comunicaron los estrangeros. Pero si a pesar de su ingenio y vivacidad, como dice un historiador político, se hubiesen reconcentrado en su país sin trato con los Fenicios y Egipcios, mil años hubieran sido corto tiempo para inventar el alfabeto, que recibieron en un día. Hubieran sido, pues, muy temerarios y necios los antiguos Barceloneses, si a costa de tanto trabaxo hubiesen pretendido adquirir la gloria de inventores, una vez que comerciaban con países que les podían comunicar sus invenciones con todos sus adelantamientos.

Causas del arraigo de las artes en Barcelona

Ya hemos dexado sentado más arriba que el comercio fomentó a las artes en toda Cataluña; éste mismo, pues, las animó en la Capital, la que, ya por haber sido Corte de sus Príncipes, ya por su situación marítima y por la libertad política que gozaron sus moradores, acogió desde muy temprano a la industria atrayendo a sí todos los artífices. La forma democrática de su gobierno municipal, mediante la qual el pueblo, abatido en todas partes por la tiranía feudal, representaba al Común de la Ciudad sin dependencia de la nobleza, contribuyó a poblarla de hombres activos y de ciudadanos laboriosos, cuya esencial ocupación debía ser el comercio, las artes y la navegación. No contribuiría menos a atraherse vecinos útiles la declaración de patria común para todos los Catalanes, que el Rey Don Jayme II dio con su

cédula [1] del año 1306 a favor de Barcelona, para que todo nacional fuese tratado y demandado en juicio como verdadero originario de dicha Ciudad. Ya antes, otra declaración [2] del Rey D. Pedro III, de 1283, había dado un considerable fomento a las artes a causa de la facilidad con que todo forastero que probase su domicilio continuo en Barcelona por espacio de un año y un día, quedaba reputado ciudadano con todas las franquezas, fueros y prerrogativas de los nacionales. Así, pues, el estímulo de disfrutar de las libertades del comercio que gozaban los Barceloneses, según hemos visto en la segunda parte de estas memorias, convidó a muchos tratantes y fabricantes estrangeros a domiciliarse en aquella Capital, pues dicho Real privilegio no comprehendió sólo a los forasteros nacionales sino a los de dominio estrangero; lo qual estaba todavía en vigor a principios del siglo pasado, según lo testifica Xammar [3], que fue abogado asesor de su Ayuntamiento.

Otras causas de este arraigo

No fueron éstas las únicas causas del arraigo y aprecio de las artes. Barcelona, que gozaba desde principios del siglo XIII de una libertad y espíritu popular, fue desde aquella feliz época residencia de vecinos activos con leyes y costumbres propias, a las quales muchos nobles, quando empezaron a dexar sus tierras para establecer su habitación en la Capital, quisieron sugetarse, despojándose de sus fueros eqüestres para lograr la admisión en su Concejo Municipal. Tan apetecibles fueron, entonces, las plazas del gobierno político de una Ciudad colmada de prerrogativas y singulares regalías [4]. Así, pues, si consideramos la esencia y origen de la población de Barcelona, veremos que la masa fundamental que la constituyó fue el estado plebeyo. Este cuerpo primordial de las sociedades quedó desde los principios separado allí del de la nobleza, que debe su nacimiento a las irrupciones de los pueblos del Norte y su gerarquía al systema feudal. En aquella Ciudad, el pueblo tratante y el pueblo artesano constituyeron dos órdenes demarcados por leyes, arreglados por las costumbres y distinguidos por la

[1] *Constitutions de Cathalunya*, l. lib. III, título II, *De Jurisdicció de tots Jutges y de for competent*. Su data es de 24 de Diciembre de aquel año.

[2] *Ibíd.*, II, lib. I, tít. XIII, *De Consuetuts de Barcelona vulgarment ditas lo Recognoverunt Proceres*. Su aprobación o confirmación es de de los idus de enero. Tales son las expresas palabras del capítulo I.III: *Quicumque forensis, qui steterit in Barcinona per unum annum et unam diem, habeatur pro cive, et non potest peti a Domino de cuius dominio sit oriundus.*

[3] XAMMAR: *Civilis Doctrina*, § XXIV, número 27, f. 340.

[4] Véase en el Ap. n.º 29, quán grandes eran las regalías de la Ciudad de Barcelona.

opinión; por consiguiente, cada individuo, dentro de su clase, fue respetable y respetado sin anhelar jamás salir de su estado, que al paso que les prometía la subsistencia, les aseguraba una general y constante estimación. Todas estas circunstancias juntas con la institución de los Gremios, y la admisión de éstos al gobierno repúblico de la Ciudad, contribuyeron desde los principios a dar vigor y aprecio a los oficios.

Antigüedad de los gremios de Barcelona

La antigüedad de los Oficios corporados de Barcelona siempre será un punto imposible de determinar. El monumento más antiguo que se encuentra hacer alguna mención de ellos, es el privilegio de paz y tregua [5] que dio en aquella Capital el Rey D. Pedro II, en el año 1200, donde entre los oficios de artesanos que constituye baxo de su salvaguardia Real, nombra a los pellejeros, texedores, sastres, etc., siendo ésta la primera vez que se encuentra en leyes patrias el nombre vulgar de *Menestral*. Por algunas fundaciones y obras pías se echa de ver claramente, no sólo la existencia de algunas artes, de que no era posible careciese una Ciudad marítima y Corte de sus Condes desde el siglo IX, sino la forma política de ellas en corporaciones de oficios, lo que prueba cierta consistencia e incremento en qualquiera profesión. Se halla, pues, que por los años 1208 los cofrades del gremio de Zapateros fundaron el Beneficio de S. Marcos en la Catedral de Barcelona, como consta de los registros de la Curia episcopal.

Consta, también, por las Reales Pragmáticas Barcelonesas [6], de que en tiempo de D. Jayme I eran conocidos en aquella Ciudad los texedores de lana, lino, cáñamo y algodón, cuya multiplicación se deduce de la constitución misma, que establesce las reglas que debían observarse en las paredes de medianería, para no maltratar las divisorias de las casas ni incomodar la vecindad. Y como las leyes no se promulgan para casos raros, esta ordenanza de policía municipal hace ver que en el siglo XIII eran comunes y crecidas estas clases de industria, que se han conservado sin intermisión ni decadencia hasta nuestros tiempos. Demuéstrase por los repetidos reglamen-

[5] *Constitutions de Cathalunya*, I, lib. X, título XI, p. 193.

[6] Son unas ordinaciones hechas por el Rey D. Jayme con Consejo de los Prohombres de Barcelona, y de los Jurisperitos de la Corte, llamadas *Consuetuts d'en Sancta-Cilia*, y en el cap. XXI dicen así:

Encare que nengun hom pot fermar telers de texir de nengun drap de lana, ne de li, ne de cotó en paret que sia mitjera de san vehí; ans s'en haje alunyar un palm, perque lo calp no fira en la dita paret.

Véanse las *Constitutions de Cathalunya*, II, lib. IV, tít. II, *De servituts*, cap. XXI, p. 95.

tos y otras memorias de los siglos consecutivos sobre el orden y régimen de estos tres oficios, que desde el Reynado de D. Jayme I se hallan reducidos a cuerpos gremiales, como se podrá ver en su lugar: pues además del edicto [7] del Bayle Real de la Ciudad, de 1255, en que se señalan barrios propios a los tintoreros y fabricantes de cotonías, en la formación del gran Concejo Municipal de los cien Prohombres, que se instituyó en 1257 por privilegio [8] de D. Jayme I, en el qual fueron admitidos individuos de todos los oficios que tenían cuerpo y matrícula formal, se cuentan diez pelayres, quatro texedores de lino y quatro algodoneros.

El oficio de armeros o artífices de armas de guerra ofensivas y defensivas era también conocido en Barcelona desde el siglo XIII, cuya actividad debía de ser muy considerable quando en varias provisiones Reales, así del Rey D. Jayme I, como de su sucesor D. Pedro II, entre otros géneros, cuya extracción se prohibía a los Barceloneses para países de Infieles, son lanzas y ballestas [9]. Barcelona sería en aquellos tiempos, como lo es aún actualmente, el taller principal de artífices de armaduras y pertrechos militares, cuyo general despacho fomentaba uno de los primeros ramos de su industria comerciable. Además de todo lo arriba indicado, de ser los oficios de ballesteros lanceros, espaderos, flecheros, corazeros, casqueteros, otros de los inscritos en las plazas del Gran Concejo consistorial desde su institución hasta el tiempo en que quedaron sin uso tales armas; y de constar de su policía gremial por los reglamentos de los Magistrados Municipales desde principios del siglo XIV, como veremos más abaxo, parece que ya en lo antiguo fue Barcelona el recurso general de muchos estrangeros para la provisión de municiones de guerra. Los Venecianos, en el año 1292, recurrieron a Cataluña para proveerse de ballestas y ballesteros con motivo de la guerra contra Génova [10]: y en 1381, el Rey D. Juan I de Castilla, en los preparativos que hacía para invadir a Portugal, hubo de recurrir a Barcelona por medio de un mensagero, pidiendo a sus Magistrados le vendiesen mil caxones de saetas de sus almacenes o de la fábrica de sus artífices [11], lo que se cumplió para dar buen despacho al comisionado Real. Era ya entonces famosa la armería pública que poseía la Ciudad para su defensa y provisión de las expediciones de la Real Corona [12], por cuyo motivo

[7] Col. Dip., n.º 12.
[8] Col. Dip., n.º 13.
[9] Col. Dip., n.ºs 26 y 30.
[10] Muratori: *Scriptores*, XII, p. 108.
[11] Col. Dip., n.º 215.
[12] Col. Dip., n.º 196. De todas las expediciones de tropas que embió la Ciudad en distintas épocas, sólo en el contingente de 473 hombres que hubo de aprontar pagados y armados para el exército del Rey D. Pedro IV

llamóla Abarca *el cavallo troyano de las armas de sus Reyes*. Ni se crea que después de la invención de la pólvora ha sido menos célebre esta Capital por sus atarazanas, pues consta que la primera fundición de cañones de bronce de gran calibre que mandó fabricar Carlos V para la defensa de las plazas, se hizo en Barcelona. En ésta se fundieron después doce enormes culebrinas y se trabaxó todo el armamento y vestuario del exército que debía mandar el Duque de Alba en Rosellón, en 1547. La fábrica de artillería desde aquellos tiempos ha permanecido en Barcelona: así como en este siglo la de los armamentos de las tropas y demás aprestos militares de la táctica moderna. A todo esto han podido contribuir desde los principios varias causas, además de las circunstancias locales: la forma antigua de su gobierno político, que le daba el derecho de represalia, la autorizaba para el corso y la encomendaba en manos de sus Magistrados la defensa de sus fortificaciones y la dirección de su milicia urbana; el ser Capital de una Provincia guerrera por constitución y por necesidad, y fronteriza de la Francia, enemiga por más de cinco siglos de las Casas de Aragón y de Austria; el haber sido el departamento y arsenal de la Real marina por espacio de quinientos años, y centro de todas las expediciones ultramarinas de sus Príncipes a Levante desde los años 1115, época de la primera conquista de Mallorca, hasta 1746, en las últimas guerras que sostuvieron las armas españolas en Italia.

Monumentos de las artes antiguas de Barcelona

Uno de los monumentos más auténticos y permanentes de la existencia de las artes, y aun de su floreciente estado en toda la población antigua, son las calles y barrios que conservan la denominación de los oficios que en otros tiempos las ocuparon. Barcelona, pues, que tiene cinco siglos ha el actual recinto, y la mayor parte de sus calles respiran su mucha antigüedad por su angostura e irregularidad y fábrica de sus edificios, cuenta veinte y ocho conocidas con los nombres de las antiguas artes que en ellas se exercían con formal demarcación: bien que hoy en algunas no se conocen ya los

en 1368 se especifica el género y naturaleza de armadura que llevaba entonces cada peón y hombre a cavallo con el sueldo diario respectivo.

Cada peón ballestero debía llevar *ballesta* y *garfio*, *1 dardo*, *4 dacenas de saetas*, *bacinete*, *coraza* o *cuera*. Cada peón empavesado debía llevar *cota*, *bacinete*, *lanza*, *broquel*, *espada* y *cuchillo*.

El sueldo del ballestero y del tanzero eran 2 sueldos diarios, el del hombre armado de cuerpo y cavallo 7 sueldos, el del hombre armado sólo en su cuerpo con *coraza*, *gorguera*, *capacete* y *brazales*, 4 sueldos.

oficios o destinos que las dieron su denominación. Tales son la plaza de la lana, que en otros tiempos era el lugar destinado para distribuir y vender aquella materia a las hilanderas y texedoras; y las calles de la espadería, hilanderas, algodoneros, freneros, espejeros, texedores de brocados y capucheros. Pero otras muchas calles hay ocupadas en el todo o en parte por los antiguos oficios que las dieron el nombre actual, como son la de los plateros, vidrieros, agujeros, zurradores, tundidores, curtidores, toneleros, carderos, alfareros, esparteros, texedores de mantas, libreros, semoleras, sombrereros, chapineros, texeros, tiradores de paños *. Es de advertir que todas estas calles menos una están comprehendidas dentro del segundo recinto de la Ciudad ** que se cerró por la rambla a mediados del siglo XIV, en prueba de quán antiguas son estas denominaciones [13].

Otro de los documentos más autorizados y antiguos de la corporación política de muchos oficios, y por consiguiente de la existencia de varias artes que constituían gran parte de la industria y aplicación de Barcelona desde mediados del siglo XIII, es el catálogo de los individuos, así del orden mercantil como de los menestrales, que fueron matriculados en el Consistorio de la Ciudad para componer el nuevo Concejo centumviral que se instituyó la primera vez en 1257 en número de doscientas plazas. Después de haberse señalado ochenta y nueve de éstas para los Ciudadanos y los Doctores en derecho y medicina, se reservaron las ciento y once restantes en esta forma: veinte y seis para los oficios de trato y comercio, y ochenta y cinco para los de artesanos, cuyo estado se reducía entonces a sólo diez y nueve gremios [14]. Éste es el monumento más antiguo por el qual consta la existencia de varios oficios en forma de comunidades políticas, las quales suponen a las artes bastante poderosas y respetables, puesto que ya en aquella época componían un orden visible en la república, a cuyo gobierno eran llamados sus individuos.

En los tres siglos siguientes se encuentran otros documentos [15] que prue-

[13] El número y nombre actuales de las antiguas calles de oficios son los siguientes: *Argenteria, agullers, asahonadors, baixadors, blanquers, boters, brocaters, caputxers, carders, cotoners vells, cotoners nous, escudellers, esparteria, espaseria, freneria, llibreteria, tapineria, vidrieria, filateras, flasaders, mirallers, sombrerers, tallers, semoleras.*

[14] Ap. n.º 31.

[15] Son los Libros de Concejos, Ordinaciones, Pregones y Cartas y los Registros de Deliberaciones del antiguo Concejo de Ciento, que se guardan en el Archivo Municipal. En ellos están inscritos el número de los sugetos y el nombre de los respectivos oficios que compusieron el Gran Concejo en diferentes épocas. Véase el Ap. n.º 31.

* Sobre los nombres de las calles véase ALMERICH, *Història dels carrers*; BALAGUER, *Las calles de Barcelona.*

** Cf. DURÁN, *Como se formó una ciudad.*

ban evidentemente la formación de otros cuerpos gremiales de menestrales habilitados para los empleos del Gran Concejo. No por esto se ha de entender que la época de la admisión en el gobierno político sea la de su erección, pues muchos oficios tardaron a veces cien años y más en constituir asociación gremial, y mucho más en ser inscritos en la matrícula de la Casa de la Ciudad, ya fuese porque no formaban aún número competente de individuos, ya porque no componían cuerpo formal, o por competencias o rivalidades de los demás oficios. Desde los años 1301 hasta los de 1325, se encuentran los nombres de trece oficios más, agregados a los diez y nueve que compusieron el Gran Concejo en su primera institución; y son los siguientes: *candeleros de cera, boticarios, silleros, pintores, plateros, carniceros, roperos, caxeros, candeleros de sebo, tintoreros de fustanes, guanteros, guadamacileros, texedores de fustanes.* Desde el referido año al de 1395, se leen los nombres de trece oficios más de nueva agregación en el Consistorio municipal, y son los *cuchilleros, vayneros, barberos, panaderos, espaderos, lanzeros, texedores de mantas, tapiceros, alfareros, carpinteros de ribera, calafates, canteros, carpinteros de muebles.* Según lo contenido en estas listas, constaba Barcelona en el siglo XIV quarenta y cinco gremios autorizados de artífices.

Desde el año 1433 hasta el 1500 se agregaron dos: *saeteros* y *vidrieros*; y desde esta última época hasta la de 1584 se aumentaron diez y seis oficios, que fueron: *esparteros, ropavejeros, ebanistas, boneteros, manguiteros, pescadores, albañiles, calceteros, merceros, claveteros, dagueros, loseros, cerrajeros, batihojas, galoneros, cordoneros.* Así es que, rebaxando los ballesteros y corazeros, que debieron de quedar sin uso, contaba Barcelona a fines del siglo XVI sesenta y quatro cuerpos gremiales de artes, a los quales fueron agregados en el siguiente los *terciopeleros, bordadores, texedores de velos, gorreteros, caldereros, carderos, estañeros y corderos de vihuela*, que componían hasta el número de setenta y dos oficios con formal matrícula [16]; de modo que a la entrada de este siglo contaba aún la Ciudad todos estos ramos de industria asociada, bien que en cierto estado de deca-

[16] Si por el número de los oficios se puede juzgar del buen estado y variedad de las artes de una ciudad, bien podríamos asegurar que Barcelona ni en los siglos anteriores ni en el actual ha cedido ventaja a ningún pueblo de Europa según las memorias que en esta materia se han publicado.

GUICCIARDINI, en su *Description de tout le Païs Bas*, hablando de las principales ciudades de industria y opulencia que tenían aquellas Provincias en tiempo de Felipe II, dice que en Amberes, que contenía 13.500 casas, se contaban 27 Gremios que comprehendían 51 oficios, que en Bruselas había 52 oficios de artes en Brujas 68 y en Gante 52. Continúa después en otros ramos de industria.

dencia. Pero como existían los oficios, su aprecio y tradición, pudo después de restablecida la paz y la tranquilidad que le habían robado las funestas guerras y turbaciones de sucesión, reanimar luego al punto los antiguos y fomentar otros nuevos mediante los nuevos objetos que las expediciones militares, el acantonamiento de las tropas y la benéfica planta del nuevo gobierno proporcionaron a la actividad natural y aplicación heredada de los Barceloneses, pues se puede asegurar que mientras conserven sus costumbres originales, jamás perderán la posesión de las artes.

No habiendo sido, pues, aquella Capital el domicilio antiguo y nativo de los oficios, ¿cómo era posible que apenas acabada de salir del azote de quatro sitios, desde 1697 hasta 1711, hubiese venido a ser el taller principal de la industria española? En efecto: si las costumbres laboriosas no hubiesen conservado sin interrupción la tradición y la enseñanza de las artes, ¿podía un viagero francés [17] haber afirmado en 1729 que, siendo los Catalanes los mejores artífices de España, muy activos y hábiles, era entonces Barcelona respecto a este Reyno lo que París respecto a la Francia? Tan buenas disposiciones de parte de aquellos ciudadanos, que sólo habían carecido de objetos capaces de reanimar sus antiguas artes, hicieron que las tropas españolas se vistiesen y armasen completamente de manufacturas del reyno después de la guerra de sucesión, lo que antes se hacía en Italia y Flandes. Podemos decir que en Barcelona se formaron los primeros asientos de esta suerte de empresas, de cuyo pronto desempeño es buen testimonio la expedición a Sicilia del año 1718 *.

Los oficios no podían haberse arraigado con tanta rapidez en Barcelona, si de tiempo inmemorial no los hubiese poseído. Los exércitos, y mucho menos las guerras, no comunican artes al país que las desconoce. Flandes se enriquecía cada vez más con nuestras antiguas expediciones de tropas, porque era un país ya industrioso que se alimentaba, digámoslo así, de la misma guerra. En efecto: además de lo que expondremos en su lugar quando se enumeren los gremios antiguos y se analizen sus ordenanzas, bastaría lo que encontramos en memorias y otros monumentos históricos, para ver

[17] SILHOUETTE: *Voyage de France, d'Espagne, de Portugal et d'Italie*, IV, p. 25. Dice lo siguiente: *Les Catalans sont lesmeilleurs ouvriers de toutte l'Espagne: ils sont actifs et adroits. Barcelone peut être regardée par rapport à l'Espagne comme Paris par rapport à la France. Il y a cantité d'Orfœvres, et toutte sorte d'ouvriers.* Continúa después con otros elogios. Obra impresa en París el año 1770.

* Sobre la industria durante los siglos XVI-XVIII véase CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*; HERR, *The eighteenth century*, páginas 136-145; MERCADER, *Els Capitans Generals*, p. 130-135, y *Una visión pesimista*: REGLÁ, *Els Virreis*, p. 41-43.

que Barcelona mantuvo la perpetuidad de sus oficios e industria reglamentada desde principios del siglo XIII hasta nuestros tiempos.

Por todas partes y en todos tiempos encontramos señales visibles de artes y oficios. Quando el Rey Don Pedro de Aragón quiso poner en estado de defensa a Barcelona, en 1359, contra la armada del Rey de Castilla que intentaba bloquearla, dice él mismo en su historia [18], que, además de los barcos que hizo colocar para resguardo de la playa, todos los oficios mecánicos de la Ciudad se pusieron sobre las armas con sus estandartes. El mismo Rey D. Pedro, en su edicto de 1378, manda que en la plaza *del Rey*, aún hoy conocida con este nombre, no habite ningún batihoja, herrero ni otro oficio de martillo en puertas y tiendas abiertas como era costumbre, todo para la quietud y decoro de su Real Capilla [19]. Ya hemos visto más arriba cómo este oficio, desde el año 1584, fue habilitado e inscrito para los empleos Concejales. También consta que, por los años 1445, un flamenco llamado N. *Drohogue* estaba avecindado en Barcelona exerciendo aquel arte [20], que en 1462 fue reglamentado con ordenanzas gremiales. Entre los disturbios que ocasionó la primera entrada del Rey D. Fernando I en la Ciudad, en 1416, quando su Magistrado quiso oponerse a la violación de sus fueros municipales, dice Zurita que el pueblo andaba tan alborotado, que todos los oficios habían cerrado sus tiendas. Todo esto prueba quán antiguo es en Barcelona el uso de exercer las artes en talleres y obradores públicos, cuya loable costumbre proviene allí de varias causas que explicaremos tratando de la institución de los gremios.

Todos los historiadores de los siglos XV y XVI concuerdan en el concepto de pintar a Barcelona como el dechado de las artes y oficios. Un escritor estrangero [21] que alcanzó el siglo XV, refiriendo el estado que tenía aquella capital a principios del reynado de D. Juan el II, dice, después de haber celebrado la nobleza y valor de sus cavalleros y la sabiduría de sus magistrados: «Así mismo todos los demás hijos de aquella Ciudad, de qualquiera edad y condición, trabaxaban y gastaban sus días en las buenas artes: los unos en las nobles y liberales: y los otros en aquellas cuyos oficios son mannales e industriosos, en los quales eran muy primos. Mu-

[18] CARBONELL: *Chròniques de Espanya*, libro VI, cap. IV, f. 187. Estas son sus palabras: *semblantment foren ordonats tots los lahuts marítims e encara tota la Ciutat ab tots los Officis, cascuns ab lurs penons e lurs armes.*

[19] RIBERA: *Real Capilla*, p. 34. Allí les llama el edicto *battetores folii auri*, batedors de fulla d'or, *seu operatoria aperientes seu januas habentes.*

[20] Col. Dip., n.º 345.

[21] MARINEO SÍCULO: *De las cosas memorables de España*, lib. XIII, f. 106.

chas otras ciudades, como de muy primo dechado sacaban de ella las buenas artes, los limpios oficios y las labores hermosas.» Otro historiador Genovés, que escribía también el estado que tenía Barcelona en su tiempo quando empezó la guerra civil del año de 1460, supone que la actividad con que se habían aplicado los Barceloneses con preferencia al comercio y a las manufacturas, había acarreado a la Ciudad sumas riquezas [22].

Gerónimo Paulo, en la carta que escribe a Paulo Pompilio, su amigo residente en Roma en 1491, le hace una exacta descripción de lo que contenía de más primoroso entonces Barcelona. Entre los artefactos que celebraba de esta Ciudad y en aquel tiempo, eran muy estimados en la misma Corte Romana, encarecía la vaxilla de losa, antiguamente muy apreciada; todo género de cuchillería, y en especial las navajas de afeitar y las herramientas chirúrgicas; las mantas de cama; la cristalería y vasería de vidrio que disputaban la preferencia a las de Venecia, y las mosquiteras de cama [23]. El crédito del arte de la vidriería se ha conservado en Barcelona hasta fines del siglo pasado. Lucio Marineo asegura que en su tiempo los artefactos de vidrio que se hacían en aquella Capital eran muy preciosos y transparentes. Barreyros, en su Chorografía del año de 1546, dice que se labraba en Barcelona tan buen vidrio que casi se igualaba con el de Venecia, y afirma, al mismo tiempo, que era grande la abundancia y bondad de la herramienta de cortar que se fabricaba allí para llevar fuera del país. Lo mismo dice de la vaxilla de losa, suponiendo que era muy alabada en Italia, y reputada por superior a la de Florencia. El P. Rebullosa, que escribía su descripción general del mundo por los años 1600, dice: son notables en cantidad y calidad los vidrios de Barcelona. Lo mismo afirma Luis Núñez, médico de Amberes, en su ilustración de España, que publicó poco después, asegurando que eran los Barceloneses tan hábiles en los artefactos de soplo, que apenas reconocían ventaja a los Venecianos. Aedo, en el itinerario que publicó del viage del Infante Cardenal D. Fernando de Austria, dice que S. A., el año de 1632, se embarcó en Barcelona para ver trabaxar en Mataró el vidrio de que hacía aquella Capital tan gran comercio. Estevan de Corbera [24], que escribía por aquel mismo tiempo, encarece este mismo género. Manascal, en el Sermón que publicó del Rey D. Jayme II, predicado en 1598, celebra entre varios artefactos de Barcelona los vidrios, los peynes, navajas, guada-

[22] Muratori: *Scriptores*, XXIII, p. 253: *Nam cum primo mercaturæ atque opificiis omnino intenta civitas opes ingentes comparasset.*

[23] Schottus: *Hispaniæ Illustratæ*, II, página 815 y sig.

[24] Corbera: *Cataluña Illustrada*, cap. XIII

maciles, sombreros y paños *. Después de tan repetidos y continuados testimonios de la excelencia y despacho de aquella manufactura, aún hoy subsiste la calle de la vidriería en memoria de las antiguas fábricas.

Por último, no se registran en todas partes sino monumentos de la perpetuidad de las artes en Barcelona desde el reynado de D. Jayme el Conquistador hasta el presente siglo, ventaja que en su especie apenas podrá contar ninguna otra ciudad del orbe. En un libro [25] de apuntaciones históricas de su archivo municipal, extendido a fines del siglo XVI, que trahe una descripción de las cosas memorables que contenía Barcelona en aquella sazón, se dice: que era una ciudad celebrada en todo el mundo por la diversidad de sus artes y oficios. Y Luis Núñez, que publicó su descripción de España a principios del siglo pasado, afirma que los principales ramos en que florecía aquella Capital eran el comercio y las artes [26]. Don Ramón de Rocavertí, en un libro [27] que publicó en 1646, pintando los varios males que trahían a la quietud de sus paysanos las guerras civiles de aquel tiempo sostenidas de la Francia, dice: «que esta discordia trascienda a todos los oficiales de las artes mecánicas no hay duda, pues los Franceses trahen oficiales de Francia para todo quanto han de hacer sin dar el menor provecho a los oficiales de la tierra, y en particular en Barcelona, que tiene tanta copia de ellos». Feliu, en su *Fénix*, dado a luz por los años de 1683 **, asegura que los tintes y colores de Barcelona excedían entonces a los de las demás Provincias por el rigor con que aún mantenía el examen. Por éstos y otros pasages esparcidos en varios libros, memorias, sentencias y representaciones que se podrían acumular, se echa de ver que en la entrada de este siglo no se halló Barcelona destituida de artes ni del espíritu industrioso que siempre la ha animado. Faltábanle los recursos de su antiguo comercio, y por consiguiente los fondos y riquezas, por cuyo medio se han ido fomentando después las fábricas y otros oficios hasta un punto tal de actividad, que hoy debe reputarse por una de las ciudades más industriosas de Europa [28].

[25] Libro intitulado: *De coses memorables* y *assenyalades* ya citado, éstas son sus palabras: *Diversis artibus et artificibus per totum orbem celebrata. Molendina et officinæ tinturariorum juxta rivum, qui inde ad mare currit, sunt ædificatæ.*

[26] Schottus: *Hispaniæ Illustratæ*, IV, capítulo LXXXVIII, p. 161. Estas son sus palabras: *Mercimoniis in primis floret Barcino et opificum industria.*

[27] Rocabertí: *Presngios Fatales de Cataluña*, cap. I, p. 13.

[28] Véase la descripción económica de Barcelona en el Ap. n.º 30.

* El *Sermó* de Manescal fue predicado en 1597 y publicado en 1602.

** La obra de Feliu de la Penya, *Fénix de Cataluña* fue reeditada en Barcelona, 1846, por A. Bofarull y Brocá.

Industria de los algodoneros

Entre los varios oficios que en lo antiguo acreditaron a Barcelona, uno de los más famosos y útiles fue el de los algodoneros, cuyo gremio reglamentado existe desde el siglo XIII, después de haber dado nombre a dos distintas calles que todavía lo conservan en memoria de la antigua demarcación de sus talleres. Estos artífices preparaban e hilaban el algodón * para el texido de varias estofas usadas en aquellos tiempos, y principalmente para las fábricas de lona, que fueron siempre siempre un ramo de industria muy considerable en una ciudad mercantil que fue por más de quinientos años el departamento de las armadas. Por tal lo califica el Rey D. Fernando el Católico en su Cédula de 1505, con que aprueba ciertos capítulos de ordenanzas de aquel gremio, quando dice estas propias palabras: «Consideramos lo mucho que convienen al bien público y a la utilidad de dicho oficio: por quanto el arte de la navegación recibe gran favor y socorro de la industria de los algodoneros para el velamen de las naves y galeras, y la Real Corona ha sido en todos tiempos servida de aquel oficio en sus expediciones navales» [29].

De la industria de la arte de la lana

Pero la industria más antigua, más constante, más benéfica, y como privativa de Barcelona, del modo que era la más general de todo el Principado, fue el arte de la lana, cuyas repetidas ordenanzas y reglamentos, en que se esmeraron el zelo de la Diputación y la vigilancia de los Magistrados Municipales, hacen ver la importancia de su conservación y fomento **. De los gremios de pelayres, texedores, tundidores y tintoreros hablaremos en su lugar, quando se trate de su antigüedad y policía gremial. Por una súplica que los Cónsules de los pelayres dirigieron a D. Fernando el Católico

[29] Col. Dip., n.º 434.

* Sobre industria algodonera véanse cap. I, § I, II, y cap. II, § 16, del lib. II, parte III, del presente tomo, y cap. I, parte III, t. III.

** Sobre la industria lanera véanse Bofarull y Mascaró, *Colección de Documentos*, VIII, passim; Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 259 y 293, y II, p. 99; Durán y Sanpere, *Fabricación de paños*; Iglésies, *Pere Gil*, capítulo VII, p. 231-235; Martínez Ferrando, *La industria lanera*; Reglá, *El comercio entre Francia y la Corona de Aragón*; Torrella, *Los antiguos gremios*, *Los orígenes de la industria textil* y *Vida económico-social*; Ventalló, *Historia de la industria lanera*. Véase también *Monografía sobre el arte textil*, y lib. II, cap. I, § 9, 13, 14 y 15, parte III, de este tomo, y cap. I, parte III, t. III, en los que Capmany estudia diversos aspectos de la industria textil.

en 1493, para la confirmación de unos capítulos que le presentaban sobre cierta reforma del gremio, queda demostrado lo útil y beneficioso de aquel arte, y quánto interés se tomó siempre en su conservación. En ella dicen al Rey los referidos Cónsules estas palabras: «El oficio y arte de pelayres de esa vuestra ciudad de Barcelona es el principal de ella, mediante el qual se maneja el exercicio de la lana, del que provienen muchas utilidades y provechos a los vecinos de dicha ciudad y a toda Cataluña, haciendo con él su principal comercio. Por manera que no hay otro arte ni oficio que trayga más utilidad; pues muchas gentes viven de él y soportan las cargas de su vida, aprovechándose y manteniéndose del referido oficio, que por injuria de los tiempos ha recibido decadencia y flaqueza» [30]. En otro Real privilegio de 1510, en que se confirman ciertos capítulos hechos por los mismos Cónsules para adelantamiento del arte, dice el Rey D. Fernando: que los aprueba y autoriza en atención a lo mucho que importa la conservación y aumento del oficio de los pelayres, más que todo, porque dicho exercicio era entonces de los principales y necesarios en la Ciudad de Barcelona, en cuyas maniobras se ocupaba, mantenía y prosperaba gran parte de sus habitantes [31].

En efecto: las manufacturas de lana habían sido siempre el primer obgeto de los desvelos del Magistrado de aquella Capital, que las consideró como la principal base sobre que estribaban la industria y prosperidad popular. Díganlo la multitud y frecuencia de reglamentos que aún se conservan en su archivo municipal desde el siglo XIV, así peculiares para el régimen económico y técnico del gremio de pelayres y otros oficios auxiliares del arte de la lana de que hablaremos más abaxo, como generales en orden a promover nuevas reglas y métodos para el adelantamiento de las fábricas. En 1393 fue promulgado un edicto municipal [32] sobre la naturaleza del tinte que se debía dar a las frisas y otros paños burdos de fábrica barcelonesa. En 1438 se publicó otro vando [33] por disposición de los Magistrados Municipales acerca del nuevo método que se debía observar en el obrage de los paños de lanas finas que se trahían de Inglaterra, adonde volvían manufacturados. Consta de treinta capítulos, en los quales se trata, con la imposición de diferentes penas proporcionales, primeramente: de no mezclar otra lana con la inglesa: de separar dos suertes en el apartado, a fin de que los paños de la primera no puedan baxar de treinta docenos y sí subir, y se texan

[30] Col. Dip., n.º 421.
[31] Col. Dip., n.º 437.
[32] Col. Dip., n.º 247.
[33] Col. Dip., n.º 238.

con peyne de marco de diez y seis palmos: y los de la segunda tampoco puedan baxar de veinte y ocho ni ser texidos con peyne que no sea de quince palmos. Los paños de esta calidad debían llevar texidos en la faxa el número y una señal que demostrase ser de lanas inglesas, qual era un escudito con una cruz en medio, y a su lado la marca de la B, y habían de constar además en su ordidero de catorce ramos, es decir, de unas quarenta varas castellanas de tiro. Trátase también de la limpieza y primor con que se debían desmontar, arquear, peynar y cardar dichas lanas: del aseo y delicadeza como las hilanderas habían de hilar la lana y el estambre: de la obligación que tenía todo texedor de presentar el paño acabado de concluir a la Casa Común del peso [34] para reconocerle y ponerle el sello de cera: de la limpieza y sequedad del parage en que debía tener la lana; de la libertad que este artífice tenía en disponer el urdimbre, pero sin poder texer otra calidad de paño que el que tenía preparado. Trátase, también, de la obligación del pelayre acerca del modo de desengrasar, peynar y adobar los paños, y de otras varias maniobras en hacer buenos los hazes y embezes; del pilatero sobre el cuidado de lavar, desvivar y enfurtir las piezas. Después de tratar de ciertas facultades de los Cónsules de los pelayres para velar en la conservación y bien de su arte, se prescrive el número de ligaduras, y la señal con letras que debían tener los cadines; y que los paños de lana inglesa con la marca de la B debían de ser de un color solo. Por último, después de otras diferentes prevenciones, se trata del cuidado de los tintoreros en teñir los paños a toda ley: en no pasarlos por agua, antes de estar bien lavados, el día mismo que hubiesen estado en la tina: en no sobreponer otro color en los que hayan recibido grana: en que el tinte para los paños de mezela de lana inglesa y otras superfinas haya de ser del superior: en que nadie pueda trabaxar en su casa paños ni frisas, introduciéndoles lana teñida de molada ni de otro color falso: en que no sea tampoco lícito teñir lana llamada florete de pellejeros ni de media tixera con tinta de molada, y la que así se tiñiere, solamente pudiese servir para frisas y verviés desde diez ligaduras abaxo: en que no se pueda teñir lana inglesa ni otra superfina con agallas de monte o vinagre, vitriolo, molada, agua de sumaque y chiopo, baxo de graves penas. Para adelantar la perfección de los tintes y conservar su crédito dentro y fuera del país, se prescribe que

[34] Esta era una Casa pública que el Ayuntamiento había destinado para el reconocimiento y sello de las estofas de lana, conocida con la denominación de *Puente de Campdará*, pues todavía pasa por debaxo de él un arroyo. * Cf. CARRERAS CANDI, *La ciutat de Barcelona*, p. 612.

cada año se haga un patrón de los diferentes grados de pie de azul desde veinte y cinco hasta doscientos sueldos, del qual debía quedar una muestra en la Casa Común del peso, y darse a cada tintorero otra, marcadas todas con sello de plomo. Finalmente se trata del grado de azul que debían contener los paños morados, del modo de enxevar la lana inglesa en la tina, y de la confrontación de muestras que se había de hacer al reconocer las piezas.

En 1443 se publicó otro vando [35] por los mismos Magistrados, con el fin de fomentar las fábricas nacionales, para que nadie pudiese vestirse de paños ni estofas de lana estrangeras, según estaba dispuesto por el edicto anterior del año 1438. Pero para evitar qualquier especie y ocasión de fraude, fue ordenado que todo capitán o escribano de bastimentos que aportase a Barcelona debía, dos días después de su arribo, denunciar al Comisionado de la Ciudad para este resguardo, si venían a bordo de dichas embarcaciones algunas piezas o retazos de paños estrangeros, y a qué tiendas o personas venían consignadas. A este efecto se mandaba a los guardas de las puertas de la ciudad velasen para impedir la introducción por tierra; y a los traperos, sastres, calzeteros y tundidores no les era lícito comprar ni vender, coser, ni tundir paño alguno de país estrangero: todo baxo de rigurosas penas pecuniarias. Para zelador y executor de esta ordenanza eligió la Ciudad un perito que debía ser del gremio de los pelayres.

Pero en 1445 fue publicado otro edicto por el gobierno municipal, concediendo absoluta y amplia libertad de texer toda suerte de paños sin sugeción a la ley y cuenta establecidas hasta entonces; bien entendido que el género trabaxado en esta forma no podía llevar el sello y marca de Barcelona, ni se podía vender vareado dentro de la Ciudad y sus términos, pues únicamente se dirigía esta concesión a aumentar la industria por todos los medios posibles fomentando el comercio de exportación de géneros nacionales, cuyo seguro despacho no dependía de leyes locales y restricciones inalterables. Aquel mismo año se promulgó otro vando acerca del rigor y formalidades con que las tres personas destinadas al reconocimiento de los paños debían examinar las piezas en la Casa Común del peso antes de ponerlas la marca de la B, que era señal de fábrica barcelonesa y como el pasaporte de su ley y bondad. Trátase allí también del modo de pronunciar las sentencias en la reprobación del género falso o defectuoso y de su confiscación, en cuyos juicios el voto del Cónsul Mercader decidía, en caso de

[35] Col. Dip., n.º 334.

paridad, sobre los del pelayre, texedor y tintorero, que eran los quatro Juezes peritos de la Casa Común del consulado de paños, adonde debían llevarse todos los texidos de lana para el reconocimiento así de la ley de la obra como de la bondad del tinte.

En 1448 se promulgaron unas adiciones y declaraciones [36] a las ordenanzas antigüamente publicadas sobre el obrage de los paños. Declárase de qué suerte de paños debía entenderse el menor tiro que se concedía a los retazos: que de la lana de caídas, borra y peladas se podían fabricar sargas y cardines de número ocheno y de veinte varas de tiro, pues dicha mezela de lanas estaba absolutamente prohibida baxo pena de ser confiscado el género por falso y quemado en los quatro parages acostumbrados de la Ciudad [37]. Declárase allí, igualmente, cómo debe el arqueador de la lana batir las mezelas; de qué calidad debía ser la tana para los paños de la marca B; quál sea el peso que debían tener las diferentes suertes de paños, permitiendo alguna disminución hasta cierto término quando la mayor ligereza provenía del primor y finura de la hilanza, a fin de promover la delicadeza de la obra; del largo que correspondía a todo paño sin adobar de fino a fino, tanto del país como estrangero, el qual se encontrase dentro de Barcelona; de la calidad de la lana para rematar una pieza corta; de la puntualidad y método en pagar a las hilanderas; de la prohibición de colores falsos en los paños vervíes y lisos de la marca de Barcelona; de la señal que debían llevar texida en la faxa los vervíes de la última suerte; de cómo los paños de marca inglesa no podían tener mezela de otra lana; del color y tiro de los paños vervíes trabaxados con lana de Inglaterra; de las obligaciones de los tundidores en hacer bien y lealmente su oficio, y del juramento que debían prestar de denunciar las taras y defectos que encontrasen en el género; de la prohibición de cardar los paños con carda de hierro; de la bolla de plomo que debían llevar los paños catorcenos texidos o adobados dentro y fuera de Barcelona y sus términos; de la forma como habían de llevar texido en los listones su respectivo número los paños de fábrica barcelonesa, y otras cosas a este tenor. Sin embargo, en 1462 se publicó, por vando general, un edicto municipal para el mayor adelantamiento de las manufacturas de lana, prohibiendo entre otros puntos que no se pudiesen fabricar paños con la marca de la B sino de hilaza trabaxada dentro

[36] Col. Dip., n.º 359.

[37] Era ley antigua en Barcelona el quemar los géneros falsos de lana por mano del verdugo en quatro puestos públicos de la Ciudad, y eran: el *Puente de Campdará*, la plaza de *S. Jayme*, la de la *Lonja* y la del *Trigo*, hoy llamada *del Angel*. Muy loable costumbre por lo terrible del exemplar.

de Barcelona y sus términos, a fin de que todos los beneficios de la lana quedasen en manos de los naturales.

No son menos los reglamentos y edictos que, acerca de la conservación y fomento de otras fábricas y artes, promulgó el Magistrado Municipal de Barcelona en distintos tiempos. Pero como los relativos al progreso de las manufacturas de lana fueron siempre de una extensión más vasta y de unas miras más importantes por la utilidad general de la industria popular y del comercio activo de aquella Capital, hemos tenido por conveniente detenernos en dar una razón más circunstanciada del espíritu de esta diversidad de providencias económicas. En tratando de las ordenanzas de los Oficios, veremos quán vigilante era el zelo y cuidado de los Concejales y Concejo de la Ciudad en mejorar, reformar y corregir la legislación de las artes, conforme a las luces que el tiempo y la experiencia proporcionaban.

CAPITULO I

DE LA INSTITUCION DE LOS GREMIOS Y DE MAS CUERPOS DE ARTESANOS EN BARCELONA

No se ha encontrado hasta ahora memoria alguna que nos ilumine ni guíe para buscar la época [1] fixa de la institución de los gremios de artesanos de Barcelona, pero, según todas las congeturas que nos subministran los más antiguos monumentos, es muy verosimil que la erección o formación política de los menestrales se efectuase en tiempo de Don Jayme I, en cuyo glorioso reynado las artes se fomentaron al paso que el comercio y la navegación se animaban con las expediciones ultramarinas de las armas aragonesas. La industria había crecido por la mayor facilidad del despacho, y la población, hija del trabaxo, reproducía y aumentaba al mismo trabaxo [2].

La necesidad formaría en Barcelona, como en otras partes, los cuerpos de oficios, quando se multiplicaron a tal punto las comodidades y fantasías de los hombres, que los mismos artífices tubieron que dividirse en comunidades para trabaxar con más seguridad, y no ser el uno víctima del otro. Y porque el luxo y fantasías del hombre en sociedad, como también los objetos del comercio, es fácil que reciban muchas alteraciones, así es que

[1] SANDI: *Storia Civile*, II. parte I. lib. IV. p. 767. En prueba de quán difícil sea apurar el origen de los Gremios, aún en las Ciudades de una policía más antigua y mejor ordenada, SANDI, que había visto todos los Archivos de la República, después de numerar hasta 61 los Gremios que existían a principios de este siglo en aquella Capital, dice que no es posible señalar a cada uno su época ni la de sus primitivos estatutos, contentándose con advertir que ninguna de aquellas corporaciones es anterior al Siglo XIV.

[2] Vease BOFARULL, *Gremios y Cofradías*; BONNASSIÉ, *L'organisation du travail*; BOVE, *Institucions de Catalunya*, p. 117-252; GONZALEZ SUGRAÑES, *Els antichs gremis*; SANPERE Y MIQUEL, *Barcelona, son passat*, p. 77 y sig. Noticias sobre los fondos documentales de los antiguos gremios y cofradías en DURÁN Y SANPERE, *El Instituto Municipal de Historia*; MADURELL, *Archivo General de Protocolos*; MARTÍNEZ FERRANDO, *Archivo de la Corona de Aragon*; MASSÓ Y TORRENTS, *Biblioteca del Ateneo*; VOLTES, *Fondos del Instituto Municipal*

han tomado nacimiento unos oficios y han desaparecido otros. En tal tiempo convino que un arte se dividiese en diferentes ramos, y en otro fue necesario que varias de ellas se refundiesen en una. Todas estas vicisitudes ha experimentado la industria gremial en Barcelona en el transcurso de cinco siglos. El trabaxo en hierro ha llegado a sostener muchas veces once y doce oficios diversos, y por consiguiente otras tantas clases de familias bien-estantes, las que hoy están reducidas a ocho por haberse mudado ciertas modas y usos.

Según la constitución general que reynaba entonces en la mayor parte de los países de Europa, era necesario dar libertad y privilegios a un Pueblo Laborioso y mercantil que iva a ser desde aquella época el recurso y apoyo de sus Reyes, distribuyendo los ciudadanos en diferentes órdenes. Pero esta demarcación no hubiera podido ser constante y visible sino por medio de la división política de los cuerpos gremiales que clasifican a los hombres al paso que a las profesiones, división más necesaria aún en las ciudades como Barcelona, que desde mediados del siglo XIII empezó a gobernarse con una especie de independencia democrática. Así es que, en Italia, primera Región de Occidente que restauró el nombre y las funciones de Pueblo, borradas antes por el Gobierno Gótico en los siglos de hierro, se había conocido ya la industria distribuida en corporaciones que hicieron sedentarias y honradas a las artes y oficios en aquellas Ciudades libres, donde el Artesano se hacía Senador y el Senador Artesano en medio del fluxo y refluxo de las invasiones. Las guerras y facciones, males endémicos entonces de aquel delicioso país, no pudieron, a pesar de sus estragos, destruir los oficios asociados, cuya existencia política, desde que fueron sus individuos admitidos en el Gobierno, formaba la base de la constitución de aquellos Pueblos industriosos y mercantiles. Sobre este systema municipal y jurisprudencia consular, de que siempre han necesitado el comercio y la industria su compañera, se ordenaron, prosperaron y florecieron los oficios en Barcelona, hasta formar de esta Capital uno de los talleres más célebres de las manufacturas de la baxa edad, conservado hasta nuestros días con igual reputación y con nuevos incrementos. Baxo el nombre y orden de Corporaciones y Comunidades se plantaron los oficios en Flandes, Francia e Inglaterra, en cuyos países han subido las artes al último grado de su perfección y esplendor.

Utilidad de los gremios de artes

Los gremios en Barcelona, aun quando no se hubiesen considerado como una institución necesaria para arreglar la primitiva forma de su gobierno municipal, deberían siempre ser reputados por un establecimiento importantísimo, así para la conservación de las artes como para la estimación de los mismos artesanos. Primeramente los gremios, según lo ha mostrado la experiencia de cinco siglos continuados, han hecho un bien incomparable en Barcelona, sólo con conservar como en depósitos inmortales el amor, tradición y memoria de las artes. Ellos han formado otros tantos puntos de reunión, digámoslo así, baxo cuyas vanderas se refugiaron algunas veces las reliquias de la industria para repararse, rehacerse y sostenerse hasta nuestros tiempos, a pesar de las pestes, guerras, facciones y otras funestas calamidades que agotan los hombres, transtornan los domicilios y alteran las costumbres. Si Barcelona, que ha padecido tantos de estos azotes físicos y políticos, hubiese tenido sus artífices dispersos, sin comunidad, interés ni relación entre sí; toda su inteligencia, economía y actividad hubieran seguramente desaparecido, como sucede a los castores perseguidos del cazador quando llegan a desunirse [2].

Por un efecto benéfico de la seguridad que gozan las familias en sus oficios demarcados, y del socorro o monte pío que por institución del gremio disfrutan sus individuos necesitados, quienes desunidos podrían precipitarse en su ruina, se ha visto que en Barcelona semejantes establecimientos económicos contribuyen directamente a mantener florecientes las artes, pues destierran del obrador la miseria, y del menestral la indigencia. Sin la policía gremial que circunscribe a cada oficio, amás de tener los artesanos muy aventurada su propiedad y fortuna, los oficios hubieran tal vez perdido su crédito y permanencia, pues entonces el falsificador, el chapuzero y el aventurero obscuro obtendrían la impunidad de engañar al público, convirtiendo la libertad en fatal licencia. Por otra parte, los gremios, siendo unos cuerpos poderosos, dirigidos cada qual por unanimidad de inteligencia y comunidad

[2] Como aquí se repiten muchos pensamientos frecuentísimos en un escrito publicado en 1778 en la imprenta de Sancha, Madrid, con el título de *Dircurso Económico-Político en defensa del trabaxo mecánico de los Menestrales. por* D. Ramón Miguel Palacio, el autor de estas *Memorias*, temiendo la nota de plagiario grosero, advierte que debiendo tocar la misma materia en este lugar, no podía dexar de adoptar mucha parte de las ideas de aquel escrito, en cuya publicación tuvo entonces por conveniente ocultar su verdadero nombre. * Véase Sánchez Agesta, *La apología de los gremios de Capmany*.

de intereses, hacían con ventaja y oportunidad los acopios de las materias primeras: proveían a las necesidades de sus maestros y adelantaban y fiaban a sus individuos que carecían de tiempo o de fondos para hacer tales anticipaciones por su cuenta. Además, los gremios, como cuerpos que comprehendían y representaban la industria nacional, siendo por lo mismo tan interesados en su propia conservación, dirigían en otros tiempos sus memorias al Concejo Municipal, o a las Cortes, sobre los perjuicios que experimentaban o preveían muchas veces de la introducción de géneros falsificados o artefactos estrangeros, que pudiesen causar la ruina de su industria.

Finalmente, sin la institución de los gremios no hubiera podido tener orden ni reglas constantes la enseñanza, porque donde no hay maestros autorizados y radicados, tampoco hay discípulos; y todas las leyes, sin una potestad executiva que las haga observar, serían vanas o despreciadas. Los gremios son tan necesarios para la conservación de las artes, que por medio de sus divisiones económicas y fabriles dieron en otros tiempos origen y nombre a los diferentes oficios que hoy conocemos en aquella Capital. Quando el herrero trabajaba en su obrador rejas, clavos, llaves, cuchillos, espadas, etc., se ignoraban los nombres de los oficios de cerragero, clavetero, cuchillero, espadero, etc., y como no había enseñanza propia y peculiar de cada uno de estos ramos de trabaxo, cuya división ha formado otras tantas artes sostenidas por su comunidad respectiva, no se conocían tales oficios.

El segundo bien político que han producido los gremios en Barcelona, es la estimación y aprecio que su constitución ha dado en todos tiempos a los artesanos y a las mismas artes. La sabia institución de aquellas comunidades ha hecho respetable la clase de menestrales, constituyéndola un orden visible y permanente en la República. Así es que el Pueblo Barcelonés ha manifestado, en todos tiempos, señales, porte y modo de vida propios de la conducta de un pueblo honrado; y no habiéndose jamás podido confundir con ningún cuerpo esento y privilegiado (porque los gremios circunscriben a sus individuos y los hacen conocer por lo que son y valen), llegó a convencerse de que dentro de su esfera había honra y virtud propia, y así ha procurado conservarlas. Quán cierto es que las distinciones de estados en una nación influyen más de lo que se cree para conservar el espíritu de cada uno de ellos.

Por otra parte, los cuerpos gremiales forman unas comunidades regidas por su código económico, y en ellas se cuentan ciertos empleos y honores a que todos los individuos pueden aspirar. Y como hasta las preocupaciones de los hombres, quando se les da una buena inclinación, producen a veces

admirables efectos, el gobierno y administración de estos cuerpos, donde el artesano ha gozado siempre de la prerrogativa de dirigir la economía y los intereses de su oficio y de sus miembros con el título de Cónsul o Prohombre. comunicó a las artes mecánicas de Barcelona una pública y general estimación. En tales hombres, la preeminencia de presidir una fiesta o una junta puede muy bien dulcificar la dureza del trabaxo corporal y la inferioridad de su condición.

Causas de su estimación y honor

Los oficios de Barcelona, reducidos a gremios bien ordenados, al paso que domiciliaron y conservaron las artes en aquella Capital, comunicaron también como cuerpos políticos de la clase más numerosa del Pueblo, toda su estimación a sus miembros. El artesano obscuro sin matrícula ni comunidad, queda independiente y vaga; muere y con él perece también el arte; otras veces emigra y abandona el oficio al primer rebés de la fortuna. ¿Qué estimación pueden merecer en qualquiera país los oficios errantes y míseros?, la que tienen los amoladores y caldereros en las Provincias de España. En Barcelona, todos los oficios han gozado siempre de un mismo general aprecio, porque todos fueron eregidos y arreglados baxo de un igual systema que los ha hecho sedentarios visibles y bien estantes.

De la estimación que adquirieron en Barcelona los oficios, desde que por medio de la policía gremial vinieron a ser cuerpos nacionales y otros tantos órganos de la economía pública, se originó la loable y útil costumbre de perpetuarlos en las familias. Pues como allí hubiese llegado el Pueblo a conocer que dentro de su clase podía conservar aquel aprecio y respeto debidos a los útiles y honrados ciudadanos, jamás deseó salir de ella ni se avergonzó de su destino. Quando los oficios son honrados, que es una conseqüencia de la estabilidad y prosperidad civil de las corporaciones, naturalmente se hacen hereditarios, y el bien que resulta a los artesanos y a las artes de esta transmisión de los oficios es tan notoria y real, que nos dispensa el trabaxo de especificar y encarecer sus saludables efectos. De esta demarcación y clasificación de los oficios ha provenido que muchas artes fuesen otras tantas propiedades seguras para los que tomaron aquella carrera. De aquí, pues, nació la propensión de los padres en transmitir el oficio a sus hijos, viniendo a formar por este medio una masa indestructible de

industria nacional que comunicaba honor al trabaxo, pues establecía costumbres sólidas y homogéneas, digámoslo así, en el pueblo artesano.

Pero lo que más contribuyó en Barcelona a dar a los oficios mecánicos no sólo el aprecio que generalmente no han merecido en España, sino también el honor que en ninguna República antigua ni moderna han llegado a gozar, fue la admisión de los Cuerpos gremiales a la matrícula de los cargos municipales de una Ciudad colmada de regalías y singulares prerrogativas de independencia, en tanta manera que la nobleza, aquella nobleza gótica, llena de altos dominios, aspiró a ser incorporada con los menestrales en el Ayuntamiento para los empleos y supremos honores del gobierno político, que continuó en Barcelona por más de quinientos años baxo de una forma y espíritu realmente democrático [3].

Todos los oficios mecánicos sin distinción ni odiosidad merecieron ser habilitados para componer el Concejo consistorial de sus Magistrados; todos tubieron voz y voto entre los Padres Conscriptos que representaban la ciudad acaso más privilegiada del orbe; una de las más nombradas por sus leyes, poder y su opulencia; una de las más respetadas que conoció la baxa edad entre las diferentes Repúblicas y Potentados de Europa, Asia y África [4].

Este systema político y forma municipal de gobierno, era semejante al que regía a las principales ciudades de Italia en la edad media, de donde tomó Cataluña muchos usos y costumbres. En Génova, Pisa, Milán, Pavía, Florencia, Sena y otros pueblos, cuyo gobierno municipal se componía de Gefes del comercio y de las artes, llamados *Consules, Consiliarii, et Priores Artium*, se inventó esta forma popular de gobierno electivo, distribuido en las diferentes clases de sus ciudadanos, entre los quales los artífices, que en los siglos XIII y XIV florecían en sumo grado, componían la parte más considerable de la población, y por tanto la más rica, poderosa e independiente. Esta libertad democrática, al paso que domicilió la industria en Italia, comunicó un singular honor a las profesiones mecánicas. El gran Concejo de aquellas ciudades se convocaba a son de campana, y el pueblo artesano se dividía en vanderas o ganfalones de sus respectivos oficios. Tal fue

[3] Véanse los Ap. n.° 29 y 31 y se vendrá en conocimiento de la alta consideración y poder que gozaba en otros tiempos la Ciudad de Barcelona por medio de los Magistrados Municipales que la representaban baxo el nombre vulgar de Concelleres o Consiliarios.

[4] En la Colección Diplomática de estas *Memorias* son frecuentísimas las cartas y otros instrumentos que prueban la directa y mutua correspondencia entre la Ciudad de Barcelona y los Emperadores de Oriente y de Alemania, los Soldanes de Egipto, los Reyes de Túnez, de Marruecos, etc., y varios Monarcas, Repúblicas y otros grandes Potentados de Europa.

la constitución política de Barcelona desde mediados del siglo XIII hasta principios del presente.

En vista de esto, ¿será, pues, de admirar que las artes y los artesanos conserven aún, en nuestros días, una estimación y aprecio constante? ¿Que el amor a las profesiones mecánicas se haya hecho como hereditario? ¿Que el decoro y buena opinión de sí propios hayan venido a ser tradicionarios hasta las últimas generaciones, en las que ya no subsisten los motivos políticos que dieron el primer impulso, han quedado transmitidas por la sucesión del exemplo las costumbres de sus padres? Muchos gremios conservan aún en las salas de sus juntas los retratos de aquellos individuos que, en tiempos pasados, obtuvieron los supremos empleos de la República. ¿Esta loable práctica puede dexar de haber grabado en la memoria de los gremiales las ideas del honor y aprecio que fueron compatibles con el destino de un menestral? Seguramente la forma popular del gobierno antiguo de los Barceloneses daría, desde los principios, cierto impulso y la inclinación general a las costumbres públicas, porque parece consiguiente que donde todos los ciudadanos son iguales para la participación de los honores, ninguno quiera ser inferior a otro en virtud y mérito, aun quando por otra parte lo sea en estado y fortuna. De esta noble emulación, muy natural, de encenderse y propagarse en la concurrencia de todas las órdenes del estado, dimanaron la decencia, el porte y la honradez de los artesanos Barceloneses, lo que ha continuado hasta estos tiempos con admiración universal dentro y fuera de España. A causa de la negligencia de nuestros autores nacionales, parecerá esta narración un descubrimiento, porque hasta ahora las cosas de aquella Ciudad y Principado no han merecido los ojos de la historia política, sin cuya luz jamás se aclararán ni explicarán los verdaderos principios (ignorados siempre del vulgo de los hombres) que han producido en todos tiempos las virtudes y vicios de las naciones.

A éstos y otros principios puede atribuirse gran parte de la estimación de los artesanos, por la obligación en que los han constituido siempre de un buen porte y decencia sus oficios públicos, así del gremio como del gobierno municipal; y además el exemplo continuado de la casa de los maestros, que hasta ahora han vivido en loable comunidad con sus discípulos, ha confirmado a los muchachos en lo que es decoroso y puesto en orden, pues las costumbres que tienen tanto poder como las leyes se han de infundir desde la tierna edad. Así es que el desaseo jamás ha podido confundir a los menestrales con los mendigos, cuyas costumbres licenciosas y holgazanas,

como dice un ilustre escritor, es tan fácil contraher quando el trage del hombre honrado no se distingue del que abriga a la canalla. Tampoco se han conocido en la gente oficiala trages embarazosos que tapando los harapos y encubriendo la holgazanería embargan los movimientos y agilidad del cuerpo, y convidan a una cómoda ociosidad. Tampoco se ha conocido el uso de entrar en las tabernas, cuya concurrencia precisamente encamina a la embriaguez y al estrago de las costumbres. Las diversiones, tan necesarias al pueblo artesano para hacerle tolerable el trabaxo diario, fueron siempre recreos inocentes para descansar de sus fatigas, o para variarlas. Los juegos antes permitidos eran la sortija, los bolos, pelota, bochas, el tiro al blanco, la esgrima, el bayle público autorizado y vigilado por la policía que de tiempo inmemorial ha sido general diversión de los pueblos de Cataluña en ciertas temporadas y días festivos del año.

La materia de plata, acero, hierro, cobre, madera, lana, etc., en que se exercite un menestral nunca ha desconceptuado en Barcelona a los artesanos, pues hemos visto que todos los oficios tenían igual capacidad para los empleos municipales de la República, sin excluir los mismos carniceros. Los antiguos Barceloneses no cayeron en el error político de suscitar preferencias que pudiesen causar odiosidades entre los oficios. Consideraron aquellos vecinos que todos eran igualmente apreciables en sí mismos, pues que todos concurrían a fomentar y sostener la prosperidad de una capital opulenta y poderosa por la industria del artífice y del comerciante. En efecto: en ella jamás ha reynado la idea común de vileza o infamia contra ninguna profesión mecánica: vulgaridad perjudicial que en las provincias de España ha hecho una irreparable brecha al progreso de las artes. Tampoco se conocía el error de poner exclusión en la entrada de ciertos gremios a los que hubiesen profesado otros oficios, puesto que allí todos han tenido después igual estimación. En una palabra: en Barcelona, igualmente que en todos los demás pueblos de Cataluña, nunca han tenido entrada éstos ni otros errores comunes que pudiesen retraher las gentes honradas de la aplicación a las artes, o a los hijos de continuar en las que exercieron sus padres [5].

[5] Véase quánto clama contra estos abusos y erróneos principios en política el Ilustrísimo Señor RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, en su *Discurso sobre la educación popular de los Artesanos*, p. 119-160. * Véase bibliografía sobre el Despotismo Ilustrado en la introducción a la parte III, t. III, en la cual Capmany examina este mismo tema.

CAPITULO II

DE LA ANTIGUA POLICIA MUNICIPAL DE LOS CUERPOS DE ARTESANOS

En Barcelona los oficios mecánicos, desde tiempos muy remotos, fueron distribuidos en Corporaciones o Colegios de artífices; esta costumbre venía del tiempo de los Romanos, que dexaron en aquella Capital varios vestigios de su policía, que aún la voracidad de los siglos no ha podido destruir [1], para perpetua y honorífica memoria de las artes de los Barceloneses. Pero quando en el reynado de Don Jayme I resucitó la industria, se restablecieron las asociaciones gremiales, y de éstas ninguna se erigió en debida forma sin permiso superior, o bien de los Señores Reyes, o bien por disposición del Concejo Ordinario de la Ciudad. Sus Magistrados habían obtenido varios privilegios Reales [2], y en virtud de ellos gozaban la autoridad de crear, reformar, dividir y unir todos los cuerpos de menestrales y darles ordenanzas con facultad para corregirlas, mudarlas y anularlas si fuese menester [*].

[1] En una lápida Romana encontrada en Barcelona, cuya inscripción traen GRUTERO, GREVIO, PUJADES y otros, se lee la siguiente dedicación a Minerva por el Colegio de los Artífices Barceloneses.

MINERVÆ
AVG.
N. AVFVSTIVS
HOMVNCIO
... ... VIR. AVG.
COLLEGIO FABR.
DONO POSUIT.

[2] El primero es de Don Jayme II, del año 1319, el segundo de Don Pedro IV, de 1337, el tercero de Don Juan I, de 1390, en que dice que los oficios de Cónsules y Veedores son expeditos y necesarios para el buen régimen de los oficios, el cuarto es de Don Fernando el Católico, del año 1506, con que declara y amplía el citado privilegio de 1319, en que el Rey Don Jayme concede a los Magistrados Municipales de Barcelona la autoridad suprema y absoluta sobre la policía general de la Ciudad, pudiendo imponer penas pecuniarias y corporales hasta la capital, contra los transgresores de sus vandos y edictos dentro de su recinto, arrabales y territorio.

[*] Sobre aspectos legislativos de la organización gremial veas: la bibliografía citada e el capítulo anterior.

Sin embargo de estas regalías comunicadas a la Ciudad para mayor fomento de sus manufacturas y comercio, el Rey podía también de su propia autoridad crear y eregir Colegios y Gremios, darles nuevas ordenanzas, o hacer adiciones o suplementos a los estatutos anteriores que hubiese dictado el Magistrado. Pero éste podía revocar no sólo las ordenanzas dispuestas por su Ayuntamiento, sino aún las que llevaban Cédula de aprobación y confirmación Real, así porque dichas ordenanzas se confirmaban en la forma ordinaria, y su confirmación no tenía más efecto que las mismas ordenanzas, como porque semejantes estatutos y reglamentos de policía han sido siempre por su naturaleza revocables, según la vicisitud de los tiempos, y las luces que subministra la experiencia en beneficio de la República. Amás de esto, los Magistrados solían poner al fin de todas las ordenanzas en materias económicas la cláusula de reservarse la potestad de mudarlas, corregirlas y aún revocarlas en caso necesario, cuyo contenido se conservaba literal en la confirmación que daba el Príncipe. Pero no podía el Ayuntamiento revocar los reglamentos dispuestos por la autoridad Real, bien que el Rey tampoco podía revocar los hechos por el Magistrado, a menos de ser de su propio movimiento por vía de apelación o recurso sobre puntos que induxesen injusticia notoria o daño de tercero. Sin embargo, podía el Rey dar privilegio particular a alguna persona para exercer tal arte u oficio no obstante qualquiera restricción de las ordenanzas dadas por la Ciudad a favor de aquel gremio.

Los Prohombres y Cónsules de los oficios no podían de su propia autoridad hacer prender a los gremiales, ni privarles o suspenderles de su profesión por largo tiempo, pues en los casos de esta naturaleza debían acudir a la potestad económica del Magistrado Municipal, que con el tiempo llegó a tenerla casi omnímoda sobre todos los cuerpos de artes. En efecto: el Rey Don Fernando el Católico concedió a la Ciudad, con cédula de 1506, que sus Concelleres conociesen en primera y segunda instancia de las causas y litigios de todos los Colegios y Gremios de artesanos en que versase la qüestión sobre puntos de ordenanza o se debatiesen negocios incidentes o dependientes de ella, cuyo juicio, ni con pretexto de pobreza, pupilage, viudedad u otro, se podía evocar a los Tribunales Reales; mas si en dichas causas se disputaban asuntos concernientes al gremio y no a sus ordinaciones, en tal caso se podían evocar al Real Consejo. Amás de esto, el Emperador Carlos V, por su Cédula de 22 de noviembre de 1537, expidió a favor de Barcelona otro más cumplido privilegio; en que declara que no sólo en las

causas donde se ventilen puntos de ordenanza, sino en los que miran a qualquier asunto de los gremios, podían los Magistrados Municipales tener conocimiento privativo con absoluta inhibición de la Real Audiencia [3]. Por otra parte hay una constitución general de Cataluña, que es el capítulo CXIV de las Cortes de Monzón, de 1585, por la qual se prohíbe que las causas de los Cuerpos gremiales, cuyo conocimiento tocaba a los Regimientos de los Pueblos, se evoquen a la Real Audiencia en primera instancia por qualquiera pretexto que sea. Verdad es que el conocimiento y potestad jurisdicional que exercían los Concelleres llamaban al Veguer y a su Prior a la Casa consistorial, y allí, en nombre del primero, recibía el último de estos oficiales el informe sumario del delito; se pasaba luego a la captura del reo, y se le aplicaba el correspondiente castigo por la potestad ordinaria. Sin embargo, había ciertos casos y excesos de leve naturaleza entre los gremiales, que no entraban en la clase de delitos comunes, en los quales los Concelleres tenían, mediante una posesión de costumbre, autoridad privativa de mandar castigar con algunos días de cárcel a los artesanos, y también a sus Veedores o Prohombres sin forma alguna de proceso, sí sólo por vía de juicio verbal; y del mismo modo podían suspender y aun privar de sus oficios a los referidos Cónsules de los Colegios y Gremios.

No por esto podían los Concelleres hacer acuerdo alguna para que un oficio hiciese la obra determinada de otro, porque aunque tenían la facultad para unirlos y dividirlos según lo exigían los tiempos, las modas o los gustos, no podían conceder a un gremio la manufactura que era privativa de otro, de tal manera que para un artífice matriculado en su cuerpo pudiese exercer la profesión de otro, era menester que fuese examinado y aprobado, incorporándose al nuevo gremio con la sugeción a todas sus cargas. Mas sí podían dichos Concelleres hacer admitir en un gremio a un sugeto de su propia autoridad, quando se probase manifiesta injusticia o mala voluntad de parte de los Veedores o examinadores, y en los últimos tiempos la misma potestad tenía la Real Audiencia en semejantes casos, respecto a las providencias abusivas del Ayuntamiento. También podían ser obligados los Cónsules o Prohombres de los oficios a admitir en su matrícula a otro artífice ya examinado y matriculado en otras partes, aunque no hubiese aprendido el arte dentro de Barcelona por el término de dos años de aprendizage prescrito en las ordenanzas del respectivo gremio.

[3] Toda esta práctica civil de la autoridad municipal sobre los gremios está sacada del Jurisconsulto XAMMAR, en su *Civilis Doctrina* § XIII y XIV.

No hubiera bastado que en Barcelona se hubiesen establecido toda especie de artes y oficios, o poseído de largo tiempo, si no se hubiesen ido perfeccionando continuamente a competencia de las demás naciones, que siendo rivales en aquellos tiempos de la industria de los Catalanes, eran sus concurrentes en los mercados, y escalas de su tráfico activo. De aquí vino la máxima general, grabada en todas sus ordenanzas como primera, de arreglar sólidamente la harmónica graduación del aprendizage, oficialía y maestría, la subordinación de los discípulos a sus maestros, y el rigor y justificación de los exámenes. Para el régimen y presidencia de cada gremio fue señalado desde su origen cierto número de individuos maestros del propio cuerpo, con el título en los llamados Colegios de *Priores*, y en los llamados Gremios de *Prohombres* y de *Cónsules*, cuyo número, además de ser diverso en distintos cuerpos, en cada uno de ellos ha sufrido alteraciones en el discurso de los tiempos; en unos leemos que eran dos, en otros tres y en otros quatro.

Estas Comunidades de oficios debían tener su particular Código que las rigiese. Éste, que en algunos aún se conserva en su primitivo espíritu, se reduce a varios reglamentos que motivaron el estado de las cosas y luces de los tiempos. Estas ordenanzas abrazan generalmente dos partes: la primera comprehende las leyes políticas tocantes a sus diferentes clases de aprendices, mancebos, maestros y examinadores; a la elección de Veedores, Clavarios y otros oficios del cuerpo; a las derramas de su Cofradía y administración de su fondo pío; a la exacción y naturaleza de las multas; a los contraventores de sus estatutos y al orden y formalidad de sus Juntas. La segunda parte es propiamente la parte técnica o facultativa, en cuyas reglas, que admiten continuas variaciones para perfección y adelantamiento de las artes, se detubieron con demasiada prolixidad las leyes, que no tienen acción en cosas que son producción del ingenio que debe consultar el gusto del tiempo, el capricho de la moda y la preferencia del estrangero. Sin embargo, los Magistrados Municipales, en la formación de estas ordenanzas que se hacían con consejo de los peritos de cada arte, se reservaban siempre en cláusula expresa el derecho de enmendarlas, aumentarlas o reformarlas, según lo exigiesen las circunstancias. Ésta fue práctica usual y muy frecuente en todos los oficios, según lo demuestran las muchas correcciones y adiciones que recibieron en cada siglo las ordenanzas que aún hoy rigen en algunos cuerpos de artes. Por esta continua alteración se conoce también que era grande la vigilancia de parte del gobierno en remover los obstáculos, cor-

tando los abusos que la malicia de los artífices iva introduciendo, y en consultar las necesidades, los gustos o la diversidad de las costumbres nacionales o estrangeras.

Verdad es que en Barcelona no se podían cometer más errores en la formación de estos reglamentos, que los que nacían de las preocupaciones o atraso de aquellos siglos; pues por lo que respecta a la justificación y luces del Concejo Municipal que las dictaba, debemos suponer gran inteligencia, práctica y patriotismo en sus miembros, siendo la mitad de sus plazas compuestas de comerciantes, por cuyas manos giraba entonces gran parte del tráfico conocido en Europa, y de artesanos de grande experiencia y de austeras costumbres; gentes todas que sabían las reglas de la economía y policía porque tenían necesidad de saberlas para tratar en su Ayuntamiento los negocios más arduos del comercio y del gobierno. Y como por esta escuela, dentro de muy pocos años, pasaban todos los individuos de la Ciudad, respecto de ser anuales los oficios, preciso era que la instrucción fuese general, y que las buenas ideas de policía se hubiesen ya hecho comunes en todo el pueblo.

Por lo general, en los reglamentos de los cuerpos gremiales se establecían ciertos puntos de economía casi comunes a todos. Era común, por exemplo, la admisión de maestros estrangeros con la condición que éstos debían pagar derechos más crecidos en su entrada; y en algunos oficios debían trabaxar una temporada como oficiales para probar más su suficiencia. Se señalaba en la ordenanza el número de meses y años que habían de permanecer los muchachos en clase de aprendices y oficiales, cuyo tiempo era más o menos largo según la varia dificultad de enseñar y de aprender cada oficio, pero generalmente nunca baxaba de tres años ni pasaba de seis. Se señalaba, también, la forma, tiempo y regularidad de hacer los exámenes para evitar en ellos toda colusión o fraude, prestando antes juramento los examinadores o Veedores de hacerlos bien y fielmente, sin dexarse llevar de odio, amor o pasión, a cuyo acto no podían asistir ni tener voz activa ni pasiva los maestros ni parientes del examinado, a fin de atajar todo espíritu de parcialidad. Estaban fixados los derechos justos del examen, que eran sin exceso y variaban según la naturaleza e importancia del oficio. Debía hacer constar el aprendiz por certificación de maestro que en nada había faltado a lo convenido en la escritura de contrata ajustada con sus padres o tutores, después de haber concluido enteramente el tiempo de ordenanza prefixado para el aprendizage; esta rigurosa formalidad obligaba al aprendiz a vivir muy subordinado al maestro.

Todos los gremios tenían la libertad de convocar y celebrar sus juntas económicas en ciertos días señalados, pero siempre con el beneplácito de la potestad ordinaria, aunque algunos gozaban de esta perjudicial esención. Todos los Prohombres gozaban por sus empleos la facultad de imponer derramas entre los gremiales en casos urgentes y de necesidad pública, y la de aplicar multas a los contraventores de las ordenanzas, cuyos executores eran ellos mismos, auxiliados de la potestad ordinaria.

A ningún maestro le era permitido recibir un aprendiz u oficial de otro taller sin consentimiento del dueño de éste, precediendo informe del maestro que querían dexar, ni tampoco se podía admitir a trabaxar un mancebo que tubiese obra empezada en otra tienda, pues la observancia de este buen orden político sugetaba la inconstancia y arbitrariedad de la juventud artesana, y la acostumbraba a la subordinación. En ninguna ordenanza se prescriben las horas del trabaxo, porque en esta materia tan esencial para hacer florecer la industria que ha de entrar en concurrencia con la estrangera, todo lo ha arreglado la costumbre y un largo continuado exemplo, que por fortuna aún se sostiene en Barcelona, siendo actualmente común la regla de catorce horas diarias de trabaxo entre los artífices, regla sabia que hará que los artefactos lleven siempre la seguridad del despacho. En todas se atendía a los hijos de maestro y a los casados con hijas de tal para hacerles gracia en todo o en parte de los derechos del examen y recepción.

Tampoco se prescribía en ellas demarcación fixa, sino a los oficios que podían molestar al vecindario o perjudicar la salud pública; y aún esto pertenecía a la policía general del Ayuntamiento; mucho menos se limitaba o coartaba el número de maestros dentro del gremio, lo que hubiera inducido a un manifiesto estanco o monopolio. Pero se descubre por el contenido de muchas de ellas, que había la perjudicial práctica, general de aquellos tiempos en toda Europa, de tasar el jornal a los obreros y el precio a los artefactos. Ningún oficial podía trabaxar de su cuenta ni pública ni clandestinamente, sino era en casa de maestro aprobado con obrador público: ni gremial alguno podía trabaxar de ningún oficio sino en su propia casa.

Todos los talleres de los artesanos debían ser públicos y manifiestos para evitar fraudes y abusos, y poderlos visitar y corregir a tiempo los gefes de la policía gremial. Esta práctica provenía de la facultad que concedían las ordenanzas a los Prohombres y Veedores para reconocer de día y de noche los obradores y tiendas de los respectivos oficios, examinando los artefactos y materiales, que a instancia suya se mandaban confiscar o quemar pública-

mente por la justicia quando se hallaban falsificados o contra las ordenanzas. Semejante costumbre de los obradores públicos que aún se sigue en nuestros tiempos ha contribuido a dar de Barcelona la idea de un pueblo laborioso y activo, cuyos barrios y calles presentan al viagero el aspecto hermoso, alegre y vivo de la industria, al paso que las tiendas abiertas del menestral le manifiestan las costumbres domésticas del pueblo artesano que no temen la luz pública.

En algunos oficios, como cuchilleros, pelayres, alfareros, curtidores, manteros y otros, debían los fabricantes poner su señal o marca particular en todos los artefactos o piezas que concluían. Ésta les era dada por los Cónsules del gremio el día de su aprobación y carta de examen, a fin de que se asegurase el crédito de las artes, y se conociese el progreso de los talleres; pero los hijos y viudas podían heredar y continuar la marca de sus padres y maridos.

Por algunos capítulos de ordenanza se hecha de ver que las mugeres, en todo lo que era compatible con sus fuerzas y el decoro de su sexo, concurrían a fomentar la industria: principalmente en los texidos de lienzo, sastrería, bordado y otras faenas, pero sugetas siempre en la parte técnica al tenor de las ordenanzas de sus respectivos oficios. Aún hoy es muy general en Barcelona ver las mugeres ocupadas en los obradores y tiendas donde las faenas son compatibles con su sexo, especialmente en todas las que son preparaciones de las materias primeras. Como allí la educación de la casa del artesano ha sido común a la muger e hijas, nunca han perseverado ociosas, así ayudan en todos los trabaxos floxos, fáciles y sedentarios, y de esta suerte una familia de menestral vive abundante con la universal aplicación de ambos sexos.

En fin, todos los gremios por punto general y fundamental de su piedad y propia conservación tenían y tienen hoy el instituto de su cofradía de socorro para el alivio de los enfermos, huérfanos, viudas y desvalidos. El servicio de esta hospitalidad y caridad se hacía con la mayor asistencia y exactitud. El fondo de estos montes píos se formó y mantiene con parte de los derechos de los exámenes y de las multas, y con las contribuciones mensuales de los individuos. Estos piadosos recursos salvan de la perdición a muchas madres e hijas, a la que conducirían infaliblemente la enfermedad o la muerte del marido después de arruinada su casa. Esta confraternidad ha mantenido las artes, sosteniendo a los individuos por una comunidad de intereses y de socorros; ella es la que ha hecho brillar la caridad christiana

más allá del sepulcro, pues los costos de los entierros y sufragios de los difuntos necesitados corren de cuenta de la cofradía gremial.

Hasta aquí sólo hemos dado una idea del espíritu general que ha regido por espacio de cinco siglos la policía municipal de los gremios; falta, ahora, que demos un extracto sumario de las ordenanzas técnicas y económicas de cada oficio en particular. Y sin entrar a indagar la utilidad o inutilidad de sus miras o estatutos, reduciremos su análysis a una chronología histórica de la legislación gremial de los oficios y artes que han conservado hasta nuestros días la actividad y prosperidad de Barcelona.

LIBRO SEGUNDO

De la legislación antigua de los Gremios de Artesanos

En este extracto sucinto de la policía técnica y económica de los cuerpos de oficios sólo se trata particularmente de aquellos que sean de verdadera enseñanza fabril, dexando todos los que son exercidos de pura tradición, como molineros, revendedores, taberneros, cribadores, etc., cuyas asociaciones o matrículas sólo han podido convenir para el buen orden de la sociedad, donde es útil clasificar el pueblo, y para el apoyo recíproco de sus individuos, y cobranza de los tributos y subsidios. Tampoco daremos un análysis puntual de aquellos oficios comunes, usuales y de un consumo local, sino de los que fomentaban la industria comerciable, con la qual se animó el tráfico activo de los Barceloneses de un extremo al otro de la tierra conocida.

No salimos por fiadores de que las ordenanzas que aquí citamos sean las primitivas que dieron la consistencia y forma a sus respectivos gremios, ni menos que sean de las más antiguas que obtubieron para su régimen. Casi en todas ellas se suponen los oficios ya ordenados y existentes en forma de comunidad, y en algunas se hace referencia a otras anteriores, puesto que la mayor parte son correcciones o adiciones de otras. Pero extractaremos las que se hayan encontrado conservadas en el archivo municipal [1] o en los de las cofradías gremiales de mayor antigüedad, o que hayan servido de base a las actuales, con las que después de varias alteraciones se rige aún la jurisprudencia de los oficios.

[1] A. H. M.: *Rúbrica de Ordinations des del any MCCLXXXX fins lo any MCCCCLXXII.* En él se citan los Libros del *Edil* o *Almotacén*, y los registros de pregones y ordenanzas del Concejo de Ciento desde 1301 hasta 1458. En éstos se insertan diferentes edictos y reglamentos tocantes a los oficios de artes, de cuyas fuentes se han sacado algunas copias para formar estos extractos, y quando éstas no han bastado, se han consultado los libros antiguos que guardan los mismos gremios en sus archivos.

CAPITULO PRIMERO

DE LOS CUERPOS EXISTENTES DE QUE CONSTAN INTEGROS SUS ESTATUTOS *

I

DE LOS TEXEDORES DE LINO Y DE ALGODON

La profesión conocida baxo el nombre de *Fustaneros*, esto es, texedores de cotonías y bombasíes, era tan antigua en Barcelona, que en el año 1255 el Veguer, a representación del Magistrado Municipal, por causa de la molestia que causaban al vecindario los tintoreros y batidores de aquellas manufacturas, ordenó que ninguna persona pudiese exercer dicho oficio sino en los extremos o arrabales de la Ciudad, señalando en su Real edicto los términos que se les debían prefixar en adelante [2].

Este gremio ** se componía de tres oficios diferentes: texedores, tintoreros y batidores, según consta del tenor de las ordenanzas [3] que se le dieron en 1325. Era regido desde tiempos antiguos por doce Cónsules, seis por parte de los tintoreros, y dos por la de los batidores. Éstos se elegían todos los años por el Magistrado Municipal de la ciudad, en cuyas manos depo-nían los sellos del Consulado los que cumplían sus encargos, para entregarlos a los nuevos, los quales pasaban a jurar sus oficios ante el Veguer, prometiendo obrar bien y lealmente en el cumplimiento de su encargo contra los falsificadores y defraudadores, sin respeto de amistad, gratitud o parentesco. Dichos Cónsules tenían facultad de hacer pesquisas, juzgar y cas-

[2] Col. Dip., n.° 12.
[3] Col. Dip., n.° 116.

* La extinción de los gremios en el siglo XIX trajo como consecuencia la dispersión o destrucción de la mayoría de los fondos gremiales, y por ello resulta hoy muy difícil poder localizar los *Llibres Consolars* y demás documentos de gremios que CAPMANY utilizó para la redacción de estas *Memorias*.

** Véanse lib. I, cap. I, § 11, y lib. II, cap. I, § 11, y cap. II, § 16, de esta parte III.

tigar a los contraventores de las tres artes, y podían rondar de noche sin luz y armados.

Tenían, además, el encargo y autoridad de marcar, para la seguridad del comprador y crédito de la fábrica, las piezas de recibo con el sello propio del gremio. Dos de ellos debían registrar las casas de los fabricantes y otros puestos donde hubiese fustanes, para ver si estaban texidos, teñidos y batidos según las medidas y reglas del arte; y en caso de hallarlos defectuosos, debían hacerlos llevar a la Casa del Consulado, y si a pluralidad de votos se juzgaba por falsa su calidad, se debían romper en varios trozos para repartirlos entre pobres. Podían, también, reconocer por las calles, plazas y caminos del territorio de la Ciudad todos los fustanes que encontrasen, haciéndoles descargar en público para proceder a su formal registro. Consta por la pena impuesta en la ordenanza contra los falsificadores del tinte, que había fustanes listados, y otros con mezcla de seda. También consta que había texedoras agregadas al gremio sugetas en quanto al obrage de las telas a las mismas reglas y penas.

Además de estas rigurosas formalidades que no dexan de parecer onerosas, se leen en la parte técnica reglas no menos prolixas. En ellas se prescribe que cada tela debía constar de mil hilos; que el peyne de quatro palmos de ancho y diez ramos de urdimbre, debían tener quinientas púas. Pero podían entrar tres en púa, con la condición de no pasar de mil, ni del ancho señalado, y sólo se permitía que quedasen pendientes en el telar hasta diez hilos y no más, para añadir o anudar los que se rompiesen; y a este tenor otras muchas menudencias [4].

Según las apuntaciones de la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 228), se leen varios reglamentos municipales de diferentes tiempos, anteriores a las citadas ordenanzas. En las del año 1309, se previene que ningún urdidor de telas de fustán pueda hacer mezclas de hilos de distinta naturaleza; que las piezas debían tener treinta y nueve canas (unas 74 varas) de largo; que no se podían plegar de noche, ni texer con peyne de menor marca de diez, ni hacer tinte falsificado, ni plegar fustán corto ni horadado, y otras advertencias a este tenor.

Por otro reglamento de 1319, ningún corredor que comprase fustanes en la plaza podía pedir ni tomar corretage alguno de vendedor, ni podía comprarlos de ningún estrangero, ni hacerlos texer de su cuenta, y se le pres-

[4] Esto se ha sacado de la recopilación de las antiguas ordenanzas, que fueron renovadas y autorizadas con mayor vigor con la Real Cédula de Don Jayme II, de 1325, a instancia del Magistrado de la Ciudad, para la utilidad pública, conservación del arte y fomento del comercio.

cribe lo que debía tomar por cada venta que se hacía a proporción del valor de la tela. Sobre el mismo asunto se repitieron otros estatutos en 1320 y 1321. Y en éste se volvió a arreglar el ancho y el número de ligaduras con el número de hilos que debían entrar en cada una de éstas.

En 1393 aparecen otras ordenanzas del Almotacén sobre los texedores de lino, y sobre las medidas, los peynes, los precios y tasas de jornales de los obreros, y otras cosas. En 1395 se dispuso otra ordenanza sobre lo mismo, y acerca de la bondad de los pesos y medidas; del ancho y largo de las telas; y del salario del texido. En el mismo año y libro constan otras ordenanzas de las calidades del lino y algodón para hacer lonas de velamen, y del modo de texerlas.

En 1446 se hizo el estatuto de que nadie pudiese tener obrador de telar de lino de dos en púa, sin que primero fuese examinado por los Cónsules y Prohombres del oficio, y hubiese pagado treinta sueldos de entrada siendo natural de los dominios del Rey, y siendo estrangero, quarenta; que cada año el día de San Martín se eligiesen quatro Prohombres, proponiéndolos al Ayuntamiento, para que éste eligiera dos de ellos para regir el gremio; y que los mancebos debían comer en casa del maestro satisfaciendo un sueldo diario, pero que en este punto no fuesen comprehendidas las mugeres texedoras.

En 1456 fue estatuido sobre la medida de las púas, y el obrage de cierta clase de estofas, sobre varias multas, y la prohibición de que ningún esclavo pudiese exercer dicho oficio. En 1462, otro sobre que toda texedora que hechara a perder alguna tela, había de estar al daño a juicio del Almotacén y Cónsules del oficio.

Según consta en el *Libro Consular* del gremio, donde están recopiladas las varias ordenanzas del oficio confirmadas por un privilegio de Felipe II de 1591, la cofradía, baxo la invocación de Santa María, fue instituida y aprobada en 1394 por el Rey Don Juan el Primero de Aragón, y se la dieron sus ordenanzas, cuyos puntos todos son relativos al gobierno interior, a la asistencia espiritual y corporal de los enfermos, a los entierros, al subsidio y limosna y a la administración del fondo pío, el que sólo se podía emplear en obras pías y no en pleytos del gremio.

En el citado Real privilegio se insertan varios estatutos y ordenanzas que en el transcurso de doscientos años se habían ido disponiendo para el fomento y conservación del oficio. Las que se confirman y aprueban solemnemente en dicha Real Cédula se reducen, entre otras ya especificadas, a que,

en 23 de febrero de 1402, se ordenó el ancho que debían tener los lienzos finos y ordinarios; el salario que se debía dar a los oficiales por la pieza, y se reducía a los dos tercios de lo que hubiese ajustado el maestro; lo que se debía dar a los mancebos quando tomaban en dinero la cama y comida; que en 23 de agosto de 1403 fue mandado que el que comprase hilaza de lino o cáñamo para fabricar velamen, antes de urdirlo hiciese reconocerlo por los Cónsules; que en caso de hallarse podridas las madexas, las devanaderas no pudiesen devanarlas; que los urdidores tampoco pudiesen urdir los ovillos que contubiesen hilo endeble, podrido ni mezclado de estopa; y que a las piezas de lona diesen sesenta y cinco canas (unas 120 varas) de largo; que toda pieza de tela de cáñamo que no pesare veinte libras, se había de urdir con seis ligaduras, y la que pesare más, con seis y media; que en caso que algún patrón o fabricante entregase para lonas algodón malo o averiado, el texedor no podía texerlo sin manifestarlo al Cónsul; que quando el Rey o la Ciudad necesitase lonas para velamen, los Cónsules podían y debían nombrar los maestros o mancebos hábiles para la obra, sin que éstos pudiesen negarse a fabricarlas, y lo mismo se entiende respecto a los urdidores y urdidoras.

En 1437 fue mandado que en las telas de algodón no se pudiese mezclar lino ni cáñamo, ni en las últimas lino; que no pudiesen, después de urdidas, ponerse en telar sin ser vistas por los Cónsules, ni cortarse sin llevar su aprobación y sello. A 2 de marzo de 1448, se ordenó que los examinadores pagasen por su examen diez sueldos si eran hombres, y cinco si eran mugeres. A 28 de febrero de 1450, visto las malas púas que se hacían, de modo que los texidos de lonas salían defectuosas según quexas de la marinería, fue estatuido que en toda Cataluña no se pudiesen vender ni trabaxar con otras que con las que estubiesen selladas por los Cónsules del gremio. A 13 de setiembre de 1466 se fixó el tiempo de aprendizage a tres años y los derechos de la maestría a tres florines de Aragón para los nacionales, a seis para los estrangeros y a uno para las mugeres. A primero de diciembre de 1461, se ordenó que los peynes para fustanes o cotonías afelpadas, rayadas o atableradas, tubiesen tres palmos y un quarto y llevasen nuevecientos hilos completos, y de buena calidad, sin mezcla alguna; que el texedor de cotonías pusiera en ellas su marca, la que quedara revisada en el Libro del gremio, y antes de teñir la pieza o varearla debía ser vista, reconocida y sellada por los Cónsules y seis gremiales más, para declarar si la pena tocaba al texedor o al cardador. En 22 de febrero de 1466 fue resuelto que a las viudas e hijos

de los difuntos se les socorriese del fondo pío de la cofradía. En 22 de julio de 1475 se expidió una Cédula Real mudando al día de la elección de Cónsules; y en 23 de mayo de 1482, una disposición municipal sobre elecciones de oficios, y otros puntos económicos del gremio. A 22 de mayo de 1535. en atención a las disputas que se ocasionaban sobre lo que debían pagar los texedores y fabricantes de velas por el sello que se ponía en las lonas, fue determinado lo que correspondía pagar, guardada proporción del tiro de las piezas.

Posteriormente, y en todo el siglo pasado, se leen varias providencias para aumentar y reformar y corregir algunos estatutos antiguos. En 1596 ordenó el Ayuntamiento, a instancia de los Cónsules del gremio, que los estrangeros, aunque podían ser Cónsules, no pudiesen obtener el empleo de Administradores, porque a éstos se les suponía más jurisdición, y era prohibido a todo estrangero, por constituciones de Cataluña y fueros municipales de Barcelona, el obtener cargo alguno jurisdicional, bien entendido que esta prohibición cesaba en los hijos. En 1609 se dispuso un subsidio semanal para reparar los atrasos y empeños en que estaba constituido el gremio; que en éste hubiese un tesorero y un contador, quienes debían dar cuentas a los Cónsules y Administradores, siempre que por éstos fuesen requeridos; que en los exámenes, además de los Cónsules y Administradores, asistiesen dos examinadores, uno de los quales debía mudarse todos los años; que para evitar la vergüenza de la frecuente reprobación de los examinandos, y para que éstos se presentasen con más segura idoneidad, debían tener, además de los tres años de aprendizage, otros tres de oficialía en casa de maestro aprobado; y que en las sentencias de la bondad o falsedad de las obras, amás de los Cónsules, interviniesen los Administradores. En 1616 se dio libertad a los maestros para dar a los oficiales los dos tercios o los tres quartos del precio que ajustaban por el texido de las piezas, y se mandó no alterar el derecho antiguo de las maestrías. En 22 de noviembre de 1656 se ordenó que ninguno pudiese ser admitido a exámenes de texedor, sin haberse antes presentado al Concejo del gremio, paraque allí se resolviese si tenía o no todos los requisitos. En 1662, amás de ratificarse el estatuto de los tres años de aprendizage y oficialía con el maestro de dentro de Barcelona, se ordenó que el maestro que se ausentase con algunos materiales o dineros adelantados, jamás pudiese volver a plantar obrador en la Ciudad. Después siguen otros estatutos de 1669, aumentando los precios de las admisiones en las maestrías.

II

DE LOS CURTIDORES Y PELLEJEROS

Uno de los oficios principales de la industria comerciable, fue el adobo y preparación de los cueros, en que trabaxaban los *curtidores*, *guanteros*, *pergamineros* y *aluderos*, quienes fomentaron por muchos siglos un ramo activo del tráfico. La vigilancia y frequencia de las providencias municipales prueban la importancia de aquellas manufacturas *.

Las primeras ordenazas que cita la *Rúbrica de Ordinciones* (fol. 222) son del año 1296. En ellas se trata de que ningún curtidor podía vender cordobán al peso, ni comprar pellejos de macho en número mayor de ciento, a menos de ser de venta pública del mercado, o dentro del Obispado; que ningún corredor podía venderlos sino en mercado público, ni mandar adobar pieles propias o agenas, ni tener en ellas parte; y que tampoco se podía dar aparejo de cordobán a la badana ni otra pellejería, y a este tenor otras providencias. En 1311 se ordenó que ningún badanero ni pergaminero pudiese vender, comprar ni trabaxar cosa alguna de su oficio en Domingos ni otras fiestas en que los hornos no cuecen pan: como tampoco tender pieles, ni hecharlas en sal, etc.

En 1320 se estableció que nadie pudiese adobar cueros de *peratge*, ni emplearlos en obras de su oficio, es a saber, de guarnicionero, correero ni sillero, baxo la pena de quemar tales cueros; el año siguiente se repitió la misma ordenanza. En 1322 se mandó que ninguno pudiese mezelar corteza de encina, roble y lentisco con la de carrasca y coscoja, ni introducirla en la Ciudad. En 1349 se publicaron por autoridad del Almotacén de la Ciudad varias ordinaciones sobre la forma y regla de adobar la pellejería así los curtidores como los pergamineros y corambreros. Sobre el mismo asunto fueron dispuestas otras en los años 1357 y 1372, y en las últimas se arregló la forma cómo se debía gobernar el gremio de los curtidores. En 1379 se publicaron otros edictos del Almotacén sobre el obrage de los cueros, que debían observar los curtidores y zurradores. Otros sobre el mismo asunto

* Véase en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 162, 209 y 248, las ordenanzas de la Cofradía de Peleteros (1401) y de los Curtidores (1401 y 1405). Genís Bayés, *La protección del cuero, Jaime I y los curtidores*, y *El ram de la pell*.

se publicaron en 1393 para los curtidores badaneros y pergamineros; y sobre el modo como se debía hacer el reconocimiento de las obras para evitar los fraudes y falsificaciones.

Que en aquellos tiempos estubiesen florecientes las fábricas de las tenerías en Barcelona, se comprueba por las antiguas disposiciones acerca de la ley, pureza, acopio y venta del zumaque, que era fruto del país, pues de tiempos muy antiguos estaba establecida la casa pública del peso de este fruto para el abasto de los pellejeros, según estatutos municipales. Por esto, ya por los años 1374 hallamos una sentencia [1] del Bayle de Barcelona, en que se declaran sus vecinos libres de llevar a medir el zumaque que comprasen fuera de ella y sus términos. En la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 226) se cita una ordenaza del Almotacén de 1379, contra la falsificación del zumaque y mezcla de otras yervas, y sobre las compras y ventas que debían hacerse en la casa pública destinada por el gobierno. En 1383, 1393 y 1395 se repitieron otras por la misma autoridad sobre las mezclas de aquel fruto, de modo que una persona no lo podía comprar por otra, ni hacer comercio con él, pues se debía medir y vender en la casa y plaza destinada. Finalmente, acerca de la misma materia se repitieron otras disposiciones municipales en los años 1400 y 1406.

En el Libro Consular del gremio de los curtidores están recopilados todos los estatutos, disposiciones y edictos concernientes al régimen y fomento del arte desde el siglo XIV. El primer estatuto, de cuya publicación se ignora el año, se reduce al modo de acopiar la corambre, y de dar parte de ella a los maestros curtidores, pergamineros, badaneros y aluderos; a no admitir los maestros aprendices escriturados con otros, antes de cumplir su tiempo; y a no poder comprar materiales sin participarlo a los Cónsules, para que, noticioso el gremio, determinase o no tomar porción al mismo comprador a coste y costas.

En 16 de octubre de 1101, el Rey Don Martín, por su Real Cédula [*], aprobó y confirmó las ordenanzas sobredichas, y los estatutos de la cofradía, que se había erigido en San Agustín en el siglo anterior; pues consta que, en 1340, los cofrades fundaron una obra pía para casar doncellas del gremio dándolas veinte ducados de dote; y en el instrumento de dicha fundación firman quarenta y siete maestros gremiales, número que denota bastante el buen estado que tenía entonces el oficio.

[1] Está inserta en el *Llibre Verd*, I, f. 163. del A. H. M.

[*] Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 209, da la fecha del 18 de octubre.

En 1407 se declaró por el Concejo de la Ciudad que nadie pudiese comprar corambre de Barcelona, ni sus términos, sin dar dos terceras partes al gremio; y no queriéndolas éste, podía ofrecerse la mitad al particular que la necesitase, entendiéndose sólo de la pellejería de ganado muerto en Barcelona y su territorio, aunque la compra se hubiese hecho fuera de ellos [2], y para mayor equidad en el modo y acto de la repartición, se mandaba llevar las corambres a la plaza para esto destinada. Otra ordenanza se publicó en 4 de octubre de 1474, y se reduce al juramento que el curtidor debía prestar a los Cónsules, siendo por éstos requerido sobre los pactos y precio a que hubiese emprendido adobar la corambre que recibiere fuera del nombre de compra verdadera, quedando el interesado de las pieles a riesgo del precio que después se sacase de la lana y cueros aparejados. También se expresaba la pena que debía sufrir el curtidor, que tomando por vía de compra algún surtido de corambre lo ocultase, fingiendo ser su empresa sólo del curtido, y los materiales de otra tercera persona, con el fin de no haber de dar parte de ellos a los demás maestros.

En 1453, el gremio de curtidores presentó sus ordenanzas peculiares a la Reyna Doña María para su aprobación, la que obtuvo con la expresión de haber precedido ya privilegio del Rey D. Alonso. En el capítulo 1.° se trata de los votos y asientos en las juntas. En el 2.° y 3.°, del orden de los entierros. En el 4.° y 5.°, de la obligación de los Cónsules de dar cuentas cada año a sus succesores, y de no poder admitir a ninguno en el gremio sin Concejo de los doce. En el 6.°, de la facultad dada a los Cónsules de hacer quemar o romper por mano del verdugo la corambre que hallaren mala o falsificada. En el 7.°, de los quatro años de aprendizage que se requerían para entrar en exámenes. En el 8.°, del repartimiento de la pellejería en las compras para evitar los fraudes que cometían algunos maestros, fingiendo ser corambres de otro tercero para su aparejo, por lo que se ordenó que todo maestro que recibiera más de tres docenas de pieles para adobar, los Cónsules pudiesen repartirlas entre los demás del común, y si el primero no quería desposeerse de ellas, pagase a la caxa del gremio dos sueldos y seis dineros por cada docena. En el 9.° se trata de cierto subsidio impuesto para los ornamentos y fiestas de la cofradía.

En 27 de octubre de 1475, el Concejo Ordinario de la Ciudad hizo un

[2] El día primero de setiembre del año 1612 el Concejo Municipal renovó este decreto, pero en primero de febrero del año siguiente se confirmó de nuevo, oídos los curtidores, que hicieron repetidas representaciones al Ayuntamiento.

estatuto para atajar el desorden que se había introducido en el arte, aumentándose el número de maestros sin idoneidad. Para esto fue ordenado que antes de obtener licencia para trabaxar en obrador propio, todo curtidor, badanero, guarnicionero y pergaminero debía haber tenido tres años de aprendizage, y ser examinado por los cónsules clavarios y otros tres maestros más. Los derechos del examen se reduxeron a diez sueldos (un florín) para los nacionales, y a 15 para los estrangeros [3]. A cada uno se le debía dar una señal propia para marcar las piezas concluidas, la que podían heredar los hijos, quienes quedaban exonerados de los gastos del examen quando subiesen a maestros. Se imponía a los contraventores la pena de cinquenta sueldos, que se debían dividir en tres partes iguales, una para la justicia ordinaria, otra para la obra de los muros y fosos de la Ciudad y otra para la caxa de la cofradía.

A 17 de octubre de 1481, vistos los debates que se originaban acerca del repartimiento de la corambre, y señaladamente sobre las partes a que pretendían tener derecho los maestros solteros, fue ordenado que el que fuese casado o viudo gozase de una parte por entero; que todo soltero que tubiese casa y obrador puesto, disfrutase media parte hasta pasados los tres años de maestro, a menos que se casase en este intervalo; y dichas partes el uno no la podía vender al otro. Afín de evitar fraudes, ningún curtidor que tubiese de su cuenta algún matadero, podía tener otro por vía de aparejo. Ningún artífice que exerciese el oficio de tenería, podía adobar pieles sin cordabán, ni añinos, ni corambre alguna cosida, sin estar antes preparada con zumaque, y los curtidores que aparejaban pieles por cuenta de comerciantes, debían poner todo el recado conveniente en la obra para tomar su salario. Los Cónsules tenían facultad de entrar en qualquiera puesto a reconocer las corambres si eran buenas; y hallándolas malas, hacerlas quemar o romperlas en quatro trozos con autoridad del Almotacén. No se podían vender pieles sin ser buenas, ni lana en que hubiese mezcla sino la de la muestra, afín de evitar fraudes. Los curtidores que vendían alumbre habían de tener una medida como la que tenía el gremio. Finalmente, para atajar algunos abusos en daño de la salud de los niños que dormían en pieles adobadas, se ordenó que no se pudiese obrar, ni hacer obrar zalea alguna de piel salada. Y afín de no alterar el precio del zumaque, se mandó que ninguno que

[3] En 1675 ordenó el Concejo Ordinario de la Ciudad que por la maestría de curtidor pagasen los naturales del Principado 25 ducados, los regnícolas de la Península 35 y los estrangeros 50, conforme era costumbre en otros gremios.

hubiese sido revendedor lo pudiese comprar ni dentro de Barcelona ni en sus términos, antes lo llevase a la plaza baxo pena de cinco ducados; y que tampoco pudiese comprarlo ni ajustarlo en dicha plaza al tiempo que algún curtidor o el encargado de la compra del gremio lo estubiere ajustando, baxo la misma pena.

En 1482 fue declarado, por una provisión municipal, que las lanas que se sacaban de las zaleas eran de la inspección de los Cónsules de los curtidores y no de los pelayres; y que el mercader que vendiese pieles podridas, averiadas o malas, quedase sugeto a las indemnizaciones de los gremiales. Desde los años 1504 hasta 1508 se repitieron varios estatutos sobre que las corambres se dexasen enjutas, y limpias de nervios, carnazas, orejas, etc., de modo que sólo se pudiese vender lo que era cuero útil y puro. Porloque se mandó rigorosamente que los mercaderes de suela manifestasen su mercadería, y la hiciesen aprobar antes por los Cónsules de los curtidores. En 1512 ordenó el Concejo Ordinario de XXXVI, que en adelante era lícito a qualquiera curtidor, zurrador, guantero, mercero, guadamacilero y a otro, extraher de Barcelona para Sicilia y otras partes qualquiera suerte y cantidad de cabritillas; bien entendido que fuesen trabaxadas y adobadas dentro de dicha Ciudad. Pero en caso de necesitar de dichas pieles para su trabaxo los artífices sobredichos, habían éstos de ser preferidos en la compra.

No se hace después mención de otros estatutos hasta el año de 1676, en que el mismo Concejo Ordinario dispuso una ordenanza para la conservación del arte y de su crédito. Es digna de advertir la introducción del artículo V, que dice así: «Considerando, como a causa de no hacerse la obra en la corambre que se adoba para el oficio de curtidores, según su obligación, no tiene ya el despacho que antiguamente tenía (extrayéndose para muchos países estrangeros, de lo que resultaba gran ingreso de dinero en esta Ciudad) por no observarse una ordinación hecha por el presente Concejo en 1470, en que se dispone que los Cónsules del gremio puedan entrar en todas partes donde haya corambres blancas para reconocer su calidad y quemar las falsificadas, lo que redundaría no sólo en buen nombre de la presente Ciudad, mas también en beneficio del público. Por tanto, deseando en quanto sea posible el mayor acierto, estatuyeron que confirmando dicho estatuto sea observado según su tenor: y que en adelante sea obligación de dichos Cónsules el reconocer todos los meses los obradores, confiscando las mal aparejadas para quemarlas en la plaza de las tenerías».

III

DE LOS ZURRADORES DE PIELES

El oficio de zurradores corrió parejas con el de los curtidores, así en la antigüedad como en las providencias de los reglamentos e importancia del arte, pues venía a ser una profesión auxiliar del exercicio de la tenería y como el complemento del arte de curtidor.

En el libro *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 222) se apuntan varios estatutos municipales, y el más antiguo que allí se cita es del año 1311, y se reduce a que ningún artífice pueda zurrar las pieles, sin que con el zapatero haya ajustado la cantidad de manteca que las ha de dar, y sobre los daños que corren las pieles de ser mal untadas. En 1348 se cita otra ordenanza sobre la tarifa a que se debían arreglar los precios del trabaxo de las pieles según sus calidades diversas, y otros puntos a este tenor. En 1372 se cita otra que trata de la forma como se debían elegir todos los años el día de San Andrés los Cónsules del gremio; del juramento que debían prestar en manos del Almotacén; y otros puntos relativos al método de zurrar las pieles a toda ley.

Según el contenido del Libro Consular del gremio, donde están recopilados los estatutos, sentencias, privilegios y declaraciones con que se ha regido hasta hoy, consta que, en 28 de abril de 1407, se promulgó una ordenanza municipal, en que se mandaba que en caso de encontrar los Cónsules de los zapateros en casa de algún maestro del oficio o del de chapineros, pellejería que les pareciese falsa, la manifestasen el Almotacén, paraque éste la hiciese reconocer por los Cónsules de los zurradores; y además, que ninguno de éstos pudiese vender pieles de añinos blancos por de carneros hechos, baxo la pena de un florín, y la restitución de la cosa. En 26 de febrero de 1421, el Concejo Municipal dispuso las siguientes ordenanzas: Que el gremio tubiese dos Cónsules anuales elegidos por Junta General; que éstos luego hubiesen de jurar en manos del Almotacén de portarse bien y lealmente; que todo zurrador zurre y sobe toda corambre a ley y a satisfacción de los Cónsules so pena de dos florines, y de rehacer la obra en caso de ser posible; que toda corambre zurrada en Barcelona u otra parte que saliere mal tra-

baxada o quemada, debía ser entregada al fuego por los Cónsules, con pena de dos florines al vendedor; que ningún zurrador podía vender ni dar a vender pellejería a judío ni otra persona que la tomara para revender, afín de evitar varios fraudes, de tal modo que si se vendía en encante público, debía el vendedor jurar que no la había comprado sino para su uso [1], amenos que el revendedor no fuese corredor de encante; que los Cónsules podían reconocer las casas y obradores de los zurradors, y otros particulares para sellar y embargar la obra que encontrasen sospechosa, y denunciarla al Almotacén, con la pena al que se resistiese de cinco florines.

A 15 de octubre de 1440 fue ordenado por el Concejo Ordinario: que ningún zurrador podía dar que trabaxar a oficial que hubiese venido de Zaragoza, Valencia, Gerona y Perpiñán sin licencia de sus maestros, siendo requerido por los Cónsules del oficio dentro de tres días; que los aprendizes no se podían recibir por menos tiempo de quatro años; que éstos no podían desamparar el maestro sin su consentimiento, pero que sin esta aprobación podía otro maestro recibirlos habiendo justas causas, con conocimiento del Almotacén; que ningún oficial podía poner obrador dentro de Barcelona sin ser examinado y aprobado por los Cónsules y Prohombres del oficio; que el maestro que por enfermedad o vejez necesitase de algún mancebo para regentar su taller se le señalase uno que estubiere a jornal; que ningún zurrador pudiese entregar corambre que no fuese propia, ni sacar porción alguna de Barcelona sin intervención de los Cónsules, cuya observancia debían jurar siempre que fuesen requeridos. Trátase también del salario que se debía señalar a los jornaleros, y del precio que de cada dozena de pieles debía gozar el oficial; y se concluye que si con motivo de estos estatutos se originaban qüestiones, fuese árbitro el Almotacén con dictamen de los Cónsules del gremio, los quales debían velar sobre el cumplimiento de dichas ordenanzas, sin poderse ausentar de la Ciudad amenos de dexar substituto, y lo mismo en el caso de estar enfermos. En un memorial que presentó la Ciudad al Rey Don Alonso por los años de 1446 en nombre de los Cónsules del oficio, se propone el reformar los estatutos de la cofradía,

[1] Esta ley fue comprehensiva a los curtidores y confirmada en 1535 por cédula de Carlos V, pero en 1655 fue revocada. Y habiendo de esta providencia resultado varios monopolios y agavillamientos y una visible decadencia en el oficio de zurradores, el Concejo Ordinario volvió a 20 de febrero de 1681 a restablecer la antigua disposición, permitiendo sin embargo al Común de los zapateros comprar por mayor pieles zurradas en Barcelona para repartir entre sus individuos. Consta también que esta prohibición de reventa estaba ya hecha desde 15 de enero de 1406, en cuyo año se formaron ciertos estatutos que no se hallan hoy ni en los registros del Archivo Municipal ni en los del gremio.

que baxo la invocación de San Juan Bautista les había aprobado el Rey Don Martín, así en orden a celebrar sus juntas y festividades, como a la asistencia de los enfermos y al arreglo de los subsidios para el arca del monte pío.

En 1.° de julio de 1450 dispuso el Concejo Ordinario, para evitar fraudes en los oficios de zurradores, zapateros y chapineros, que ningún zurrador pudiese zurrar pellejería sino en casa propia o en la de otro maestro de su oficio; que nadie podía dar a vender pieles sino a corredor de encante; que el que no pudiere o quisiere pagar las multas, sufriese tantos días de cárcel quantos fuesen los sueldos. Estas providencias se dirigían a que no se hiciese obra con pellejería mala. A 22 de mayo de 1469 se ordenó, respecto de que el oficio de zurradores comprendía un barrio demarcado, el sitio que correspondía habitar a cada uno de los Cónsules para el mayor desempeño de la policía: y también se dispuso en poder de quál de los dos debía guardarse el paño bordado de la cofradía. A 11 de octubre de 1490 fue establecido que en las elecciones de los oficiales del gremio, no pudiesen intervenir con voz activa ni pasiva los deudores de las contribuciones gremiales; y que tampoco podía tener voto en ellas el que no fuese maestro examinado. Después se trata del modo de hacer la colección de las derramas de la cofradía, y de la regla para dar las cuentas de su ingreso.

A 10 de noviembre de 1497, consultados los curtidores zapateros y zurradores, y después los comerciantes, con la mira de no hacer el menor perjuicio a tercero promoviendo el bien público, ordenó el Concejo Ordinario ciertos estatutos sobre el modo y rigor con que se debían limpiar, enjugar y secar los cueros vacunos, sin cuyos requisitos no se podían extraher de Barcelona, ni los blancos, ni los zurrados. Se trata de varias maniobras e instrumentos propios para desorejar y desuñar las pieles, y de la pena en que incurrían los que las vendiesen o almacenasen sin estas precisas condiciones.

En 15 de mayo de 1508 mandó el Concejo Ordinario: que todo cuero vacuno quedase limpio y enjuto de agua, tierra, zumaque y carnaza, desorejado, y después reconocido por los Cónsules de los zurradores, antes de pasarlos a zurrar; pero los mercaderes, así estrangeros como nacionales, que habiendo comprado cueros no limpios los hiciesen inspeccionar por los Cónsules de los zurradores, podían dexarlos o quitar del precio las taras que éstos estimasen equivalentes; y en el caso que el mercader no quedase contento del juicio de dichos Cónsules, podía nombrar tres árbitros, un perito

curtidor, otro zapatero y otro zurrador, de cuya sentencia no se admitía recurso alguno [2].

A 15 de julio de 1599 el Señor Felipe III aprobó ciertos estatutos que le había presentado el gremio de zurradores, y se reducían: a que no era lícito a ningún zurrador comprar alumbre, manteca, brasil y otros ingredientes de su oficio sino en el almacén común que el gremio tenía surtido desde tiempos muy antiguos, baxo la pena de perder el género, y de tres ducados; que los zapateros no podían vender cordobán en pieza, sino en artefacto de su oficio, a menos de ser el género estrangero, pues con esta reventa de materiales extraían el de mejor calidad, y reservaban el malo en perjuicio del público; que el particular que quisiere hacer zurrar pieles las había de manifestar a los dos gremiales propuestos por los Cónsules paraque repartiesen la obra; que los aprendizes no podían obtener la licencia de oficiales hasta al cabo de tres años, y en esta clase habían de trabaxar otros tres para aspirar a la maestría; que los gremiales podían tener Concejo con asistencia del Veguer o Bayle; que los cueros zurrados fuera de Barcelona no se podían vender ni desenfardar sin ser antes reconocidos por los Cónsules afín de evitar la introducción de los malos y quemados, con la condición de restituirlos al vendedor.

A 28 de setiembre de 1615, por unos capítulos de ordenanza que el gremio presentó al Concejo Municipal para su aprobación con motivo de haber de buscar algunos arbitrios para desempeñar al Común de ciertos atrasos, consta que, por estatuto general, se pagaban doce ducados por los derechos de maestría si eran nacionales los aspirantes; veinte y cinco si eran estrangeros; y si eran hijos o yernos de maestros del gremio, dos ducados; mas siendo éstos estrangeros debían depositar diez y ocho.

IV

DE LOS CUCHILLEROS

De tiempo inmemorial los Cuchilleros de Barcelona, conocidos con el nombre de *Dagueros*, estaban agregados como oficio de fabricantes en

[2] El Conde de Montemar, Capitán General de Cataluña, en 1724 derogó este privilegio de las taras, por haber visto por repetidas experiencias que contribuía después a la falsificación del género y a fomentar nuevos abusos.

hierro a los cerrajeros del barrio del Regomí. Pero a 12 de mayo de 1512, el Concejo Municipal dividió estos dos oficios a instancia de los mismos cuchilleros, atendida la notable diferencia que hay entre las dos profesiones, y quanto conviene para la perfección de las artes el subdividir alguna vez los ramos de la industria; y les dio facultad para formar su cofradía baxo la invocación de San Eloy, en la Iglesia Parroquial de San Justo y Pastor de aquella Capital.

Aprobáronseles cierto cuerpo de estatutos con los que se han gobernado hasta hoy, y se reducen a lo siguiente: Que se elijan todos los años tres Prohombres para el régimen del gremio; que éstos tengan facultad por sí de juntar los vocales siempre que lo juzguen conveniente; que no puedan resolver de su propia autoridad caso alguno arduo o extraordinario, y sí sólo los comunes, según la práctica del gremio, y el tenor de sus ordenanzas; que los que hayan sido una vez Prohombres u oficiales del gremio, no puedan volver a obtener cargo alguno sin haber mediado dos años; que cada individuo pague anualmente quatro sueldos y quatro dineros que se han de exigir por semanas para los gastos de la fiesta del Santo tutelar; que ningún maestro pueda prestar su nombre a otro so pena de veinte y cinco ducados; que para la buena harmonía de los gremiales, y perfección del oficio, en la casa de las juntas se guarde un libro en que estén estampadas las marcas con que cada individuo señala las piezas de su fábrica; que afín de evitar la proporción con que los demás fabricantes de fuera de Barcelona podían introducir fraudulentamente en ella artefactos con marcas contrahechas, se rompan aquellos que se encuentren con semejantes engaños; que paraque el público y el estrangero queden bien servidos en el surtimiento de piezas de fábrica barcelonesa, debían los maestros traher toda la obra concluida a la casa del gremio para ser allí examinada antes de poderla vender, con la ley de que no hallándose de buena calidad se rompa a presencia de los Prohombres [1]; que los aspirantes a la maestría debían haber hecho quatro años de aprendizage, y dos de oficialía en casa de maestro aprobado con obrador propio y corriente, sujetándose a pagar por la recepción veinte y quatro ducados.

[1] Por falta de vigilancia o por indolencia del gremio, o por relaxación de la potestad executriz, este artículo y el precedente están ya sin uso ni vigor, de lo que ha resultado la pérdida del antiguo crédito que había conservado por más de tres siglos este oficio en España y fuera de ella a causa de sus singulares obras en toda suerte de herramientas de corte y punta.

V

DE LOS TERCIOPELEROS

No hallándose los texedores de terciopelos de Barcelona en corporación gremial, ni con ordenanzas económicas ni fabriles a imitación de los demás oficios de aquella Ciudad, que estaban demarcados, autorizados y reglamentados por su peculiar legislación; y deseando remediar los muchos fraudes, falsificaciones y abusos que se iban introduciendo en dicha arte por la libertad y licencia que gozaba, lograron en las Cortes de Monzón, de 1517, un privilegio del Príncipe Don Felipe para formar gremio con sus ordenanzas propias. Entre los fraudes que en la representación motivada especifican, era el uno vender terciopelo de pelo y medio por de dos de uno por de uno y medio; alguno con trama de hiladillo, y otro con la de algodón, y, sobre todo, el ser faltos de marca. Las estofas que se nombran en las ordenanzas primitivas que vamos a extractar eran: *terciopelos, rasos, damascos, tafetanes dobles y sencillos* y *sayas, etc.*

Las ordenanzas de la erección se reducen a los artículos siguientes: Que se eligiesen dos Prohombres para regir y administrar el gremio, e imponer penas a los infractores sin consulta ni voto de letrado ni de otra persona; Que nadie pudiese exercer el oficio ni tener tienda u obrador sin haber sido examinado por los Prohombres, después de haber hecho su aprendizage y oficialía en casa de maestro aprobado, y en caso de no hallar hábil al aspirante en todos los texidos del arte, sólo se le diese licencia para exercer aquella parte en que hubiese mostrado mayor idoneidad; Que todas las piezas de seda, así fabricadas dentro de Barcelona, como estrangeras, antes de entrar en casa del mercader, habían de ser vistas y reconocidas por los Prohombres con la facultad, hallándolas fuera de marca y ley, de romperlas en tres pedazos, adjudicados el uno al Real Fisco, y los restantes a favor de los Juezes; pero hallándolas de buena calidad y recibo, debían ponerlas un sello de plomo fino en señal de reconocidas, para gobierno de los compradores; que todas las qüestiones que se originasen entre los artífices sobre la seda así en madexas como obrada, se habían de determinar por los Prohombres con consejo de los peritos del oficio. Después siguen siete ca-

pítulos sobre la forma y ancho de los peynes, tiro de las piezas, señales de las orillas para distinguir la calidad de la ropa y sobre el poder de los Prohombres de ir a qualquier hora a registrar los telares y tiendas. También se trata de las penas impuestas a los tintoreros en la falsificación de los tintes, y a los torcedores acerca del modo de torcer.

Por una constitución municipal de 1599, se estatuyó que quando las disputas versasen entre los maestros, los texedores y los comerciantes que les encargaban obras, el juicio tocaba a los Prohombres, y a doce peritos del oficio con intervención del Cónsul mercader de la casa del sello, cuyo oficio, que había instituido la Ciudad desde el siglo XIII para la inspección de las manufacturas y tintes de lana, extendía su autoridad sobre las de seda. Mas quando la disputa versaba entre torcedor y texedor, el conocimiento pertenecía a los Mayorales de los terciopeleros, al Cónsul mercader y a dos peritos torcedores elegidos por dicho Cónsul y Mayorales. En la Casa Consistorial de la Ciudad se guardaba la medida y forma de un peyne de hierro, para comprobación de los que usaban los maestros del arte; y dispuso además su Concejo Municipal que las ordenazas se leyesen todos los años por vando público en los parages acostumbrados de la Ciudad.

VI

DE LOS ALFAREROS

El oficio de alfarería es uno de los más antiguos de Barcelona, y no de los menos importantes y útiles, por el gran despacho que tenían sus obras en los países estrangeros, y particularmente en Italia hasta mediados del siglo pasado *. La época fixa de la corporación política de este arte, es tan difícil de determinar como la de los demás. Se debe suponer, a lo menos, de mediados del siglo XIII, porque baxo el nombre de *Olleros* consta que su Común tenía dos plazas anexas al gran Concejo Municipal al tiempo de

* Sobre cerámica véase una buena síntesis y un completo repertorio bibliográfico en AINAUD, *Cerámica y vidrio*. Obra fundamental, muy bien ilustrada y documentada la de BATLLORI-LLUBIÁ, *Ceràmica catalana decorada*. Sobre azulejería véanse AMADES, *Les rajoles dels oficis*; FONT Y GUMÁ, *Rajolas valencianas y catalanas*. Obras complementarias: AINAUD, *Loza dorada*; BOFILL, *Cerámica barcelonesa*; CID, *Azulejería popular*.

su erección, que fue en 1257; y aunque es necesario que tubiese ordenanzas para su régimen, no hemos podido averiguar su paradero.

En la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 245) se citan varias providencias y estatutos sobre la policía de este oficio. La más antigua es del año 1314, en la que se trata de la marca con que cada alfarero debía señalar sus artefactos; del lugar de la pieza donde cada maestro debía imprimir un sello que había de estar muy manifiesto; y de la calidad del barro y punto de cochura para sacar buena obra y a toda ley. Sobre estos mismos puntos se encuentran otras disposiciones en 1320, las que se repitieron en distintos años hasta al de 1335.

En el Libro Consular del gremio constan varios estatutos, ninguno de ellos concerniente al fomento y perfección del arte, sino dirigidos al gobierno y arreglo de su cofradía. Por el primero de ellos, consta que en 8 de Junio de 1304 se juntaron los Prohombres de los olleros, jarreros y ladrilleros, que formaban un mismo gremio, para erigir y gobernar la cofradía baxo la invocación de San Hipólito, la qual instituyeron en la Iglesia de Nuestra Señora de Nazaret, y fue confirmada después con Reales privilegios. Allí se trata de los derechos de entrada de los cofrades; de la administración e inversión de las limosnas; de la asistencia corporal y espiritual de los enfermos; de los entierros y funerales; de las festividades del Santo tutelar; y de la obligación de rogar a Dios en todos los actos de piedad por el Rey y familia Real. Desde 1310 hasta 1338 se hallan repetidas disposiciones sobre la misma materia. En 1350 dispuso el Concejo del gremio, que ningún enfermo en aquel estado pudiese ser admitido cofrade, y que los sanos, en su recepción, pagasen cinco florines. También se dispuso que ningún esclavo o esclava o descendiente de ellos pudiese ser admitido; y que quando los gremiales muriesen con bienes para pagar los pobres del entierro, no debiese costearlo la cofradía.

A 31 de mayo de 1389 se publicó un edicto del Concejo Municipal para el bien público, beneficio y quietud de dichos olleros, ladrilleros, jarreros y fabricantes de vaxilla de barro de Barcelona. Éste se reducía a que en adelante ninguno pudiese trabaxar de alfarería en dicha ciudad, sin ser examinado y aprobado por los Cónsules del oficio o sus diputados; y que en su recepción a la maestría, pagasen los regnícolas veinte sueldos; los estrangeros, quarenta, y los hijos de maestro, diez, cuyos derechos servían de fondo y aumento de la cofradía. Que ningún oficial pudiese trabaxar como tal sin pagar antes cinco sueldos, de cuyo cumplimiento debían ser zeladores

sus maestros, y que ninguno pudiese tener su tienda abierta el día de San Hipólito para vender. En 1402 se publicó otra ordenanza municipal *, en la qual después de dar ciertas reglas para aumentar el fondo pío de la confraternidad gremial se establece: que ningún maestro pudiese recibir un aprendiz de otro sin la aprovación o consentimiento de éste, y que tampoco diese trabaxo en su casa a oficial que hubiese salido empeñado de otra, hasta haber satisfecho su deuda a juicio de los Prohombres. Después se habla de la exacta cobranza de los subsidios de la cofradía, y de la obligación que tienen los oficiales a contribuir, respecto que tienen derecho a disfrutar los alivios y socorros del fondo pío.

En 1528, el Concejo Municipal, considerando que de la introducción de la baxilla de barro trabaxada en Malgrat, en la Selva del campo de Tarragona, y otros lugares de Cataluña, redundaba gran perjuicio a los alfareros de Barcelona, pues no podían mantener sus casas y fábricas por no poder como antes despachar su obra, y mucho menos extraherla para Sicilia y otros reynos, siguiéndose de esta decadencia la de los derechos de rentas generales, y del *pariage* de la Lonja; y estimando también por muy justa la preferencia de los artefactos de sus ciudadanos, en igualdad de ley y trabaxo, mayormente estando prohibida en Perpiñán la introducción de la baxilla barcelonesa, ordenó que, en adelante, nadie pudiese recibir obra de alfarería trabaxada fuera de la ciudad para revenderla, mas sí para su propio uso, entendiéndose en igual caso la losa de Pisa y de Valencia también. Y para que el público quedase servido con toda equidad, se mandó baxo graves penas a los artífices de Barcelona cumpliesen en la calidad del buen barro de las obras, y en la permanecia del antiguo precio a que se ofrecieron; y para la puntual observancia de esta disposición se dio especial encargo al Almotacén asociado de los peritos del gremio. En 1557, viendo los Magistrados de la Ciudad que algunos tragineros, con el pretexto de ser admitidos en la cofradía de San Hipólito, agabillaban teja, ladrillo y otras obras para revenderlas a un precio excesivo, prohibieron a todo alfarero vender a traginero, fuese o no cofrade, ninguna obra ajustada por sí ni por tercera persona. Igual ordenanza se intimó a los tragineros.

En 1597 tubieron los olleros, texeros y jarreros un pleyto con los escudilleros o loseros de obra blanca, sobre haber éstos examinado en el ramo de ollería: lo que fue dado por nulo por decreto del Concejo Municipal. De

* Véase en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 214, el texto de estas ordenanzas, fechadas en Valencia el primero de diciembre de 1402.

los hechos alegados por una y otra parte para deducir sus respectivos derechos consta: que el Rey Don Martín, estando en Valencia en 1.° de diciembre de 1402, aprobó y autorizó ciertos capítulos de ordenanza que fueron presentados por los olleros de Barcelona, a cuyo gremio los loseros, por ser corto su número, solicitaron ser agregados; y, en efecto, así se mantubieron hasta que el Virrey de Cataluña, Don Fadrique de Portugal, les expidió un privilegio, a 9 de agosto de 1531, para erigir gremio y cofradía separada, en atención a que lo permitía ya el crecido número de dichos fabricantes de losa. Esta erección fue aprobada y confirmada por Real Cédula de Carlos V, dada en Barcelona a 11 de febrero de 1538.

En 1599, el gremio de los alfareros ocurrió al Rey Don Felipe III, que se hallaba en Barcelona celebrando Cortes, paraque le aprobase unas nuevas ordinaciones; las quales, después de arreglar los puntos económicos y piadosos de su cofradía, se reducían a lo siguiente: 1.°, en atención de que el gremio de los loseros era distinto y separado, así por razón del barro, barniz e instrumentos, como en el trabaxo, del de los olleros, no habiéndose éstos jamás ingerido en el ramo de obras de aquéllos, y éstos sí en el de los otros, en adelante, nadie se atreviese a exercer el oficio de ollero sin ser examinado y aprobado por los Prohombres del propio oficio, baxo pena de cinco florines; y que respecto de la necesidad que tenían dichos fabricantes de buscar por todos los parages posibles tierra a propósito, y muchos dueños no permitían, sólo por antojo, ni vender ni dexar aprovechar dicho terreno, podían con autoridad y auxilio del Almotacén hacer estimar la tierra que escogiesen antes de romperla, y después de haber oído al dueño.

En 1627 concedió el Concejo Municipal al gremio de alfareros aumentar los derechos de las maestrías a doce ducados para los estrangeros, a ocho para los naturales, y a quatro para los hijos o yernos de maestros, afín de poderse exonerar de sus empeños y atrasos. En 1647 ordenó el mismo Concejo que qualquiera gremial que comprase el alcohol o barniz dentro de Barcelona o de su término, debía denunciarlo a los Prohombres dentro de veinte y quatro horas, para poder convidar a los demás fabricantes a participar en la misma compra. En 1674, habiendo expuesto otra vez el gremio, los muchos atrasos que padecía por causa de diversos gastos, y señaladamente el de la leva y manutención de los soldados que hizo aquel año para el servicio del Rey, se le dio facultad para aumentar los derechos de la maestría.

VII

DE LOS TEXEDORES DE VELOS

Las ordenanzas con que actualmente se gobierna el gremio de los toqueros o texedores de velos de seda *, fueron aprobadas con cédula del Emperador Carlos V, dada en las Cortes de Monzón a 16 de diciembre de 1533. En la introducción o preámbulo se expresa: que a instancia y representación de los fabricantes de velos, hecha al Ayuntamiento con motivo del gran incremento que había tomado su oficio, y del crecido número de maestros que a la sazón lo exercían, los Magistrados les concedieron la facultad de formar gremio y cofradía, baxo la invocación de nuestra Señora en la iglesia de los Frayles Menores, con la condición de observar los siguientes estatutos:

Primeramente: que todos los años el día de la fiesta de la tutelar se celebrase junta para la elección de Prohombres y Administradores: la que debía executarse a pluralidad de votos; que para tratar de los negocios del gremio podían juntarse los maestros siempre que quisieran, obtenida primero la licencia de la Justicia Real. Desde el artículo IV hasta el VIII, únicamente se trata de puntos relativos a la cofradía, como son derechos de entradas; exacción y administración de los subsidios y limosnas; examen de cuentas; modo de celebrar sus festividades y aniversarios, etc. Después se ordena que los dos Prohombres nuevamente elegidos, cuyos oficios debían jurar en manos del Veguer, juntamente con los antiguos, elijan dos examinadores que, unidos con dos peritos, examinen a los aspirantes a la maestría, para darles o negarles la aprobación. Los que la conseguían, debían aprontar un florín de oro por razón de derechos, y la mitad los hijos de maestro aprobado. Trátase del tiempo prescrito de la enseñanza, que eran tres años de aprendizage, y uno de oficialía en casa de maestro examinado; eximiendo

* En relación con el arte de la seda véase Camós, *Los fosos de la ciudad*, y *Dos genoveses maestros de brocados*; Durán y Sanpere, *Els brocaters de Barcelona*, *Brocados y maestros brocateros* y *Bordadores de la corte*; Madurell, *Contratación laboral*; May, *Silk textiles*; Mitjá, *Dos documentos notariales*; Palol, *Une broderie*; Rocamora, *La seda en la indumentaria*. Texto de la cofradía de tejedores de velos, del 8 mayo 1534, en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 344. Véase también cap. VI, lib. II, parte II del presente tomo, y cap. I, parte III, t. III, en los que Capmany trató este mismo tema.

a los hijos de maestro del rigor de semejante requisito. Se previene que los maestros aprobados hayan de fabricar de materiales de buena calidad y según las reglas del arte; cuyas obras podían ser reconocidas por los dos Prohombres y dos examinadores, con intervención del Almotacén, bien fuese de oficio bien a instancia de parte. Y hallándose defectuosa, amás de resarcir el maestro el daño al interesado, incurría en la pena de dos sueldos, de cuyo juicio no podía interponerse recurso sino ante los Magistrados del Ayuntamiento; pero en caso que el Almotacén tubiese sospechas fundadas contra los sobredichos Prohombres y examinadores, podía nombrar otros. Se prohíbe a los maestros recibir ningún oficial o aprendiz que hubiese empezado con otro su tiempo, baxo la pena de cinco florines, y de haber de despedir a los admitidos: y a los oficiales el que habiendo urdido ya una pieza en una tienda, fuesen a tomar trabaxo en otra sin haberla concluido con el primer maestro. Concédese licencia a todo hijo menor de maestro difunto de mantener el telar u obrador de su padre, hasta que llegue a edad de recibirse; lo mismo se dispone respecto a la viuda, mientras conserve el nombre del marido. Se ordena que los Prohombres puedan de oficio examinar las telas de cedazo, gazas, tocas de la reyna y alcaydías, etc., y hallándolas falsas, hacerlas vender en subhastación pública, adjudicando de su producto la décima al Almotacén, y lo restante a su dueño. Por último, se señala la regla que debe observarse en el obrage de las estofas sobredichas, con expresión de su ancho y largo de las telas, y urdimbre y trama.

VIII

DE LOS SOGUEROS DE CAÑAMO

Este oficio se debe suponer por uno de los más antiguos e importantes de Barcelona, así para el surtimiento de un puerto marítimo donde la navegación mercantil y las expediciones militares desde muy temprano le hicieron famoso, como por el despacho que la xarcia y cordelería barcelonesa tubo en otros tiempos en los países estrangeros, cuyo ramo de industria fue otro de los muchos útiles a su tráfico de exportación, según lo hemos visto en la segunda parte de estas Memorias.

Aunque las plazas que gozaba este oficio en el Concejo Municipal no

están anotadas hasta el año 1391, debemos suponer la corporación de este oficio mucho más antigua, pues en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 239) se citan diferentes estatutos y vandos del Ayuntamiento y del Almotacén desde principios del siglo XIV hasta mediados del siguiente.

En el año 1323 se publicó un edicto, prohibiendo a todo soguero la mezcla de cáñamo viejo con nuevo, y la venta de tal cordage. En 1328 fue publicado otro, paraque los sogueros no pudiesen trabaxar de su oficio sino en cierta demarcación que el gobierno les había señalado en la playa. En 1393 fueron expedidas por el Almotacén de la Ciudad unas ordenanzas sobre las calidades que debían tener la xarcia, la lona y otros aparejos para el servicio de las embarcaciones, y sobre la facultad que tenían los Cónsules de la Lonja del mar para elegir Veedores en el oficio. En 1395 se ordenó, por otro estatuto municipal, el producto de hilo que debía rendir cada quintal de cáñamo: la prohibición de hacer mezclas de distintos materiales; y otras cosas, así sobre el método de hilar, rastrillar, espadañar, como sobre los cargos de los Veedores, para zelar los fraudes y falsificaciones. En 1406 se dieron nuevas instrucciones a los sogueros, unas para su gobierno, y otras para la labor de los cables, cordelería para xarcia y otras cosas. En el año 1446 se repitieron otras ordenanzas, donde se trata de ciertas reglas que debían tener presentes los maestros sobre la hilanza del cáñamo y sus mermas. Prohíbese en ellas comprar xarcia de cáñamo para servicio de embarcaciones, sin que sea antes reconocida por los Veedores del oficio que deputaren los Cónsules de la lonja del mar: y, enfín, se establece la forma como debían conducirse los sogueros en el exercicio de su profesión.

En el *Libro Consular* del gremio no constan ordenanzas más antiguas; las primeras que allí se insertan son las de 1453: las que, habiendo caído en inobservancia a causa de las turbaciones que hubo en Barcelona y en el Principado en el reynado de Don Juan el Segundo, el Concejo Municipal, para beneficio de los navegantes y utilidad pública, mandó promulgarlas por segunda vez a 14 de marzo de 1480. Éstas se reducen a las prevenciones que debían hacer los sogueros a los hilanderos: a la hilanza de la cordelería así para bastimentos pequeños como grandes: que ningún patrón o marinero pudiese comprar hilo ni xarcia para su embarcación, sin que primero los Veedores, nombrados por los Cónsules de la Lonja o el gremio de sogueros, lo hayan reconocido: al tiempo que se debía escoger para preparar la labor de las gúmenas y cables planos, y de la obligación de manifestarlos a los Veedores antes de empezarlos, baxo pena de diez florines, afín de evitar

muchas falsificaciones con el hilo podrido; a que ningún soguero venda cordelería de xarcia que se le hubiese encargado sin licencia del dueño, afín de atajar fraudes en el cambiarlo. Trátase después del tiro de varias suertes de cuerdas y de la medida con que se habían de vender; de que ninguna gúmena, cable plano, ni otra cuerda se sacase del lugar donde se había empezado hasta estar concluida; que las referidas suertes de cordage se habían de labrar con el hilo ajustado por los interesados que encargan la obra; de la forma de rastrillarlo, hilarlo y torcerlo; de no poder hilar cáñamo podrido, ni que hubiese tocado agua, hasta haberlo visto los Veedores, a quienes debían manifestar el que comprasen antes de hilarlo y obrarlo, para evitar que sólo peynen el superior; de la autoridad de los Veedores para reconocer las casas de los sogueros, y romper delante de la puerta del que encuentren con fraude el material obrado o sin obrar, aunque sea estrangero; finalmente se ordena que nadie compre xarcia dentro de Barcelona que no esté señalada con la marca del Veedor.

En 1491 el Concejo Municipal dio al gremio de sogueros otros estatutos, los que a instancia del Común fueron renovados y revalidados a 11 de octubre de 1675. Según su contenido se fixaba el tiempo de aprendizage a quatro años, y el de oficialía a dos. En los derechos de examen y maestría se sigue la misma regla que con los curtidores; y la misma distinción entre nacionales y estrangeros. Se ordenaba que nadie pudiese trabaxar por su cuenta sino los maestros aprobados. Se prohibía la introducción de cordage y xarcia estrangera, y el que ningún soguero pudiese vender obra que no estubiese trabaxada dentro de Barcelona. Por último se permitía a las viudas de maestro que pudiesen tener abierta la tienda por todo un año.

Aunque el gremio de los alpargateros estubo muchos siglos separado del de los sogueros, al fin a 28 de setiembre de 1682 hicieron una concordia entrambos en virtud de la qual se refundieron los dos en uno, afín de obviar litigios y discordias que reynaban continuamente sobre la limitación de las obras respectivas a cada oficio.

IX

DE LOS TEXEDORES DE MANTAS

Este oficio ha sido hasta estos últimos tiempos uno de los que más acreditaron la industria barcelonesa en los países estrangeros, a causa del despacho que tubo esta manufactura comerciable por espacio de muchos siglos. Aunque dicho oficio se puede suponer uno de los más antiguos de Barcelona, su formación en comunidad gremial no pasa de principios del siglo XIV, pues el Concejo Municipal, viendo la necesidad que tenían algunos cuerpos de reglas y régimen fixo y autorizado para su conservación y bien de sus individuos, dispuso entre otras ordenanzas las de los manteros, las que fueron aprobadas y confirmadas por Cédula de D. Alonso III, dada en Tortosa a 19 de octubre de 1331, según consta todo en el *Libro Consular* del gremio, de donde se han extractado estas noticias.

Redúcese el contenido de dichas ordenanzas a elegir todos los años dos peritos, que con el nombre de Cónsules zelasen en el cumplimiento de los estatutos, los quales debía proponerlos el gremio y elegirlos la Ciudad; a determinar el largo y ancho de los barraganes angostos; el de los peynes; el número de ramos del urdimbre; el ancho de las faxas o listones, y su distinción de colores; y encargan la buena ley de la obra a juicio de los Cónsules del oficio. Igual ordenanza se halla respecto a los barraganes anchos guardada proporción. Después se trata [1] del largo de las mantas angostas y anchas, que era la mitad; del número de púas del peyne y del de ramos en el urdimbre; del modo de trabaxar la cabeza y remates; y del peso de la manta. También se trata de las mismas circunstancias en orden a las mantas de pelo cabruno; ordenado que qualquier obra que no tenga las referidas condiciones, sea partida por medio a disposición de los Cónsules, dando la mitad a los pobres, y volviendo la mitad restante al fabricante.

En 1445 fue ordenado que toda manta falsificada fuese rasgada en cinco pedazos, y que de éstos se quemase uno en el Puente de Camderá, otro

[1] En 1398 los Magistrados Municipales variaron este estatuto, en orden al ancho de las mantas.

en la calle de los manteros, otro en la plaza de S. Jayme, otro en la calle de la Lonja y otro se diese al Hospital General. Cada maestro debía tener su señal propia para marcar sus obras, y en el caso que lo defectuoso de las mantas proviniese de descuido o desgracia, y los fabricantes no lo denunciasen con tiempo a los Cónsules, éstos las ponían una señal para poderlas vender con la rebaja de las taras.

También se manda que nadie pueda mezclar pelo con lana, baxo la pena de dos florines, y de ser rota públicamente la obra; que el estambre o lana hilada o por hilar que llegase a manos de algún gremial o para vender o para comprar, y se sospechase haber sido enfardada, debía el maestro manifestarla a los Cónsules, quienes podían confiscarla siempre que conociesen que padecía aquella falta; que ningún maestro, oficial, ni aprendiz suyo, pudiese trabaxar de noche con luz, hasta que la esquila de la Catedral empezase a sonar, baxo pena de un sueldo; que los Cónsules tubiesen facultades para castigar en las cosas fabriles de su oficio, y de rondar de noche y con armas, reconociendo los obradores; que todo aquel que tubiese barraganes o mantas, no podía negarse a que los Cónsules se las llevasen y retubiesen algunos días para examinar cuidadosamente si estaban fabricadas a toda ley; y que en estas ordenazas no entren comprehendidas las mantas que venían de Valencia, llamadas *Serpelleres*.

En 1408 no se permitió que se vendiesen diez mantas mallorquinas, por no estar fabricadas según ley de dichas ordenanzas; las que por particular gracia se volvieron al mercader, que habiendo jurado estar ignorante de aquella disposición, las hubo de llevar a otra parte. En 1415 hizo el Concejo Municipal alguna variación en las proporciones de las medidas arriba expresadas; y dispuso, además, diferentes estatutos sobre la especie de cardas con que se debía cardar la lana antes de hilarla; sobre el número de hilos torcidos de estambre fino que debían meterse en cada púa; sobre el modo de cardar y peynar el haz de las mantas; sobre la facultad que tenían los Cónsules del oficio de reconocer antes de ser peynadas las mantas traídas del batán; de ver si venían mal tratadas o contrahechas, y castigar a los contraventores, cortando de los extremos un palmo. A este fin se trata del ancho a que se deben reducir después de abatanadas según sus proporciones en crudo; de que quando el maestro texiese con algún oficial, las multas se repartiesen entre los dos por partes iguales, y texiendo con aprendiz solo, el maestro pagase la mitad; de que ninguno pudiese fabricar mantas de tiras de frisas añadidas, pena de diez ducados, de ser quemada la quarta

parte del género, y dada la restante al hospital general. Mas se permitía, con licencia de los Cónsules y del Veguer, hacer tales mantas para propio uso. Por último, se prescribe el tiempo del aprendizage a dos años para poder ser examinado, y se prohíbe trabaxar en días de fiesta.

En 6 de julio de 1443 se promulgó otra ordenanza municipal sobre el acopio por mayor de materiales que debía hacer el gremio y del repartimiento que a coste y costas se debía hacer entre los individuos, de modo que ningún maestro pudiese comprarlos por mayor sin manifestarlos a los Cónsules, y declararles los precios mediante juramento, paraque éstos avisasen a los demás a concurrir a la compra en el término de dos días, en los que sólo tenían derecho. A 4 de setiembre de 1445 fue publicada otra ordenanza, renovando unas antiguas y corrigiendo otras, afín de terminar algunas disputas entre maestros pelayres y texedores de lana, y se reduce a que el que quisiera de estos últimos oficios fabricar mantas, lo hubiese de hacer con peyne y cuenta de mantero, y que el urdimbre había de ser de estambre doble y torcido; que los Cónsules de este oficio fuesen los Juezes y zeladores de la bondad de la obra; mas quando el defecto provenía de la falta del batán o de carda, el conocimiento tocase a los pelayres y texedores de lana, y el batanero o cardador pagasen el daño; y que ningún mantero pudiese vender ni hacer vender obra dentro o fuera de Barcelona, sin estar antes revisada y marcada con el sello de los Cónsules, para seguridad de los compradores. También fue declarado: que respecto a las disputas movidas en tiempos pasados entre los mismos tres oficios sobre una obra de lana que llamaban *sábana del Papa*, ésta podía ser fabricada por los texedores de lana, perteneciendo su conocimiento a los Cónsules de éstos y de los pelayres; mas si dicha sábana constaba de dos piezas, entonces correspondía su examen a los del oficio de manteros. Finalmente se establece que qualquier texedor de lana, u otra persona que quiera hacer mantas para su propio uso y no para vender, podía hacerlo, obtenida licencia del Veguer y de los Cónsules de manteros; que ningún maestro podía hacer escritura con ningún aprendiz por menos tiempo de dos años, ni admitir el de otro maestro sin consentimiento de éste, a menos de haber justa causa para separarse, cuyo conocimiento era privativo de los Cónsules.

A 24 de setiembre de 1460 fue ordenado por el Concejo Municipal, con el motivo de que muchos sin ser del gremio se introducían a exercer obras del oficio en engaño manifiesto del público, pues vendían por *sábanas del Papa* las que no eran en realidad sino mantas, amás de la gran falsificación

que encubrían, que por esto, y para conservar el crédito de las obras de dicho oficio, ninguno pudiese fabricar dichas sábanas ni otra obra que en rigor fuese manta contrahecha, a no ser para uso propio, revocando qualquier estatuto en contrario. A 25 de setiembre del referido año, se volvió a dar un reglamento acerca del peso y medidas de las mantas, y las calidades de la lana que en ellas se podía usar.

A 22 de setiembre de 1483 fue ordenado para extirpar abusos en la elección de los Cónsules, que los actuales propusiesen el día de Santa Catalina quatro Prohombres, de los quales el Ayuntamiento nombrase dos, y por quanto frecuentemente sucedía que la Ciudad convidaba a los gremios a asistir con los estandartes en las entradas y funerales de Reyes y Reynas, y hubiese entonces pocos maestros del oficio, debiesen concurrir también los oficiales y aprendizes; también se arreglaron el peso, medida y marcas de las mantas, y se estatuyó que los Cónsules visitasen mensualmente las casas y obradores de los maestro zelando la observancia de las ordenanzas. A 31 de agosto de 1490, a instancia de los Cónsules del Oficio, mandó el Magistrado Municipal: primeramente, que ningún mantero que hubiese hecho quiebra dentro o fuera de Barcelona, pudiese exercer nunca más el oficio en dicha Ciudad y sus términos, baxo la pena de doscientos sueldos por cada vez: que las viudas de maestro no podían tener obrador de su cuenta, mas sí los hijos teniendo edad competente con arreglo a las ordenanzas: que ningún maestro podía sustraher los aprendizes de otro antes de haber éstos concluido su contrata: que quando algún mercader encargase un surtido de mantas, los Cónsules debían repartir la obra entre los individuos del gremio: que ninguno podía trabaxar de maestro sin ser examinado y aprobado por los Cónsules, pagando seis libras de cera para la cofradía, a cuyo fondo debía aplicarse la tercera parte de las multas; y, enfín, que todos los maestros debían asistir a las juntas siendo convocados por los Cónsules.

En el año 1519 el Emperador Carlos V aprobó y autorizó unas ordenanzas [2] que le fueron presentadas por el gremio de los manteros, y se reducen a confirmar el privilegio y capítulos en él contenidos del Rey Don Alonso

[2] El preámbulo de dichas ordenanzas es digno de traducirse aquí literalmente, por los motivos que alega, y dice: *Atendiendo a que el oficio de los manteros de Barcelona fabricaban mantas, borrazas y barraganes, cuyas ropas, por ser reputadas las mejores que en su género se hacen en gran parte del mundo, tienen gran consumo y se navegan a diferentes Países, de lo que es muy útil, no sólo a los derechos de las Generalidades de este Principado de que la Real Corona acostumbra haber cuantiosos donativos graciosos en Cortes, mas también a toda la Ciudad, que participa en las ganancias de dicho oficio, de modo que muchas personas pobres se ayudan con la hilanza de dicha ropa; y por consiguiente tanto Dios como el Rey es de ello servido, en quanto su pueblo se mantiene con el honesto trabaxo...*

el IV concedidos a dicho oficio; a que para atajar los fraudes que cometen algunos, que asegurados de la reputación del oficio de manteros de Barcelona, mandaban hacer mantas, borrazas y barraganes fuera, embarcándolas en ella en descrédito del oficio y de la ciudad, se concedía a los Cónsules la potestad de reconocer qualquiera de estos géneros que se encontrasen en Barcelona, aunque fueran de tránsito, y no hallándolas conformes a ley, de romperlas y quemarlas, a menos que fuesen para propio uso; que el aprendizage se extendiese a quatro años y en la forma arriba expresada, pagando por el examen de maestro cinco ducados los estrangeros, y la mitad los nacionales; que los manteros y no los pelayres podían aparejar y adobar mantas, barraganes y borrazas, así en percha como en otra manera, por ser distinta maniobra que la de los paños.

En 14 de enero de 1619 se promulgó otra ordenanza municipal, declarando que qualquiera pudiese fabricar y vender medias de aguja, así de seda como de lana, sin tener tienda abierta, pero que en estas circunstancias sigan los boneteros y manteros en la posesión de hacerlas fabricar de lana, estambre y algodón. A 16 de junio de 1623 se prohibió que ninguno que no fuese mantero o corredor de encante, pudiese vender mantas o cosas pertenecientes al dicho oficio, baxo la pena de tres ducados. Los grandes abusos y fraudes que se cometían dio motivo a esta disposición. En 1662, a representación de los Cónsules de los manteros que expusieron la imposibilidad de hacer las obras en todo el rigor de la ley, respecto de carecer de las lanas que usaban antiguamente, el Consejo Municipal hizo nuevos estatutos en orden al peso, medidas, hilos y calidades de las *mantas*, *alforjas*, *bancales*, *faxas*, etc., de los quales sólo el estatuto XIV es de alguna consideración, en quanto ordena que ningún maestro pueda por sí propio hacer ajuste o contrata con algún mercader que pase de veinte y cinco mantas, pues siendo mayor debía denunciarlo a los Cónsules para repartir equitativamente el trabaxo al precio tratado, afín de evitar los agabillamientos y monopolios de algunos individuos; que sólo en casa de los maestros se pudiesen fabricar las expresadas ropas; y que los corredores de encante no las pudiesen comprar de otras manos para revenderlas.

A este oficio estubo incorporado otro que llamaban *delantaleros* y se exercitaban en texer delantales, alforjas y bancales de lana o pelo, y de mezcla de hilo; pero en 1575 fue separado por disposición del Magistrado Municipal, que le dio sus ordenanzas peculiares, paraque se rigiere como a gremio aparte y formal.

X

DE LOS DELANTALEROS

Este oficio, que siempre fue un ramo de los manteros, había estado muchos siglos unido al gremio de dichos fabricantes. Su ocupación era el texido de lana o pelo, o mezcla de hilo, como eran *delantales, alforxas, bancales* y otras cosas a este tenor. Pero según consta el *Libro Consular* del gremio, que se guarda por el Cónsul de los manteros, consta que el día 4 de agosto de 1575 el Concejo Municipal aprobó y confirmó las ordenanzas para regir el gremio particular del oficio de dichos delantaleros, sin perjuicio del derecho de los manteros.

En el preámbulo de dichos estatutos consta que en aquel tiempo sólo se contaban treinta y ocho tiendas de delantaleros, cuyo número de fabricantes, y los abusos y fraudes a que estaba expuesto aquel exercicio, exigían darle orden y fixarle ciertas reglas que gobernasen a sus individuos en forma de comunidad artesana. Después de hablar dichas ordenanzas de la facultad de celebrar juntas para puntos económicos del gremio, de la elección por sorteo que se debía hacer de sus dos Prohombres, del juramento de observar los estatutos y de las obras de piedad de su cofradía en orden a sus festividades, socorro a los enfermos y asistencia a los viáticos y entierros, se trata de algunos puntos fabriles y económicos. Entre otros: que ninguno pudiese poner obrador de delantalero ni exercer el oficio sin ser examinado y aprobado; ni tener la tienda en nombre de otro; que no se podían texer los género de dicho oficio sino en casa de maestro; que no se podían recibir los oficiales y aprendices de otra casa sin consentimiento de su dueño. Los artículos restantes se reducen particularmente a puntos fabriles sobre la marca del peyne, cuenta de hilos y ramos del urdimbre con que se debían trabaxar los bancales de forma mayor, y lo mismo guardada proporción los de la forma mediana. Después se habla del peso, medidas y forma que correspondía a los delantales del gran tamaño con muestras a los lados; a los de la misma llamados *aventajados;* y a los atravesados con muestra abaxo. Por los mismos principios se arreglan estos puntos en orden a las alforjas, que tenían peyne particular.

Ultimamente se señala el tiempo del aprendizage a tres años; se ordena que ninguno pudiese entrar sin exámenes para maestría que no supiere plantar un telar, pasar un peyne y texer un bancal mostreado de diferentes colores a satisfacción de los examinadores, haciendo que tengan las demás calidades; que ninguno podía vender géneros del oficio sin ser maestro aprobado, excepto los maestros que tenían facultad para ello; y que las penas de los contraventores podían ser executadas por qualquiera oficial real a instancia sólo de los Cónsules.

A 28 de setiembre del mismo año, para asegurar la bondad y perfección de los géneros y el aumento del arte, se hicieron unas adiciones a las sobredichas ordenanzas, así sobre la forma de los delantales, como sobre el material de las alforjas, cuyas maniobras podían trabaxar también los manteros sugetándose a los estatutos del nuevo gremio, y a las penas y multas con intervención de su propio Cónsul.

XI

DE LOS FUSTANEROS DE ALGODON

Que este oficio haya sido uno de los más antiguos, y de los más útiles a la industria popular de Barcelona, se verifica por auténticos testimonios *. Este arte estaba sin duda muy corriente y extendido ya a mediados del siglo XIII, pues a los tintoreros y batidores de los *fustanes*, o llámense cotonías, se les señaló por el Juez Real, en 1255, sitio demarcado en un extremo de la Ciudad para la quietud y comodidad de los vecinos. La formación del gremio y cofradía de este oficio, así como de la mayor parte de los otros, tampoco se puede determinar fixamente, bien que se puede suponer por uno de los más antiguos. En efecto: además de hallarse en el catálogo de los gremios que formaban el Concejo Municipal en 1317 dos tintoreros de cotonía, y dos texedores del mismo género en 1325, se agrega otro testimonio más auténtico que prueba estar ya de antes de este tiempo reducido dicho oficio a una comunidad reglamenada para su gobierno y enseñanza fabril.

* Véase lib. I, cap. I, § 11, y lib. II, cap. I, § 1, y cap. II, § 16, de esta parte III, y DURÁN Y SANPERE, *El algodón en Barcelona*, con algunos datos inéditos sobre este particular.

Por una Real Cédula [1] de D. Jayme II de 1325, consta que el Concejo Municipal le había prestado ciertas ordenanzas con que se regía ya el Consulado de los texedores, tintoreros y batidores de cotonías de Barcelona, que como auxiliares unos de otros formaban un mismo cuerpo, afín de que con la real confirmación y aprobación cobrasen nuevo vigor, y la fuerza que desde el tiempo de su institución habían tenido, para su más puntual observancia. Dichas antiguas ordenanzas, que, según parece, fueron dispuestas en 1309, y estubieron siempre en uso y práctica, se componían de diez y seis capítulos que comprehenden también a las mugeres texedoras. Primeramente consta: que los Cónsules que regían el gremio eran doce, seis texedores, quatro tintoreros y dos batidores, los quales se elegían anualmente el día de S. Marcos por los Magistrados Municipales, quienes entregando los sellos del Consulado que dexaban los antiguos a los nuevos electos, remitían a éstos ante el Veguer a prestar el juramento de cumplir bien y lealmente su oficio en los tres ramos que componían el arte: y quedaban con todas las facultades de zelar, inquirir y reconocer las obras y talleres de día y de noche sin luz y con armas para cumplimiento de los estatutos.

En el segundo capítulo se trata del número de hilos de las telas, del de las púas de los peynes, de las marca de éstos confrontada con la que guardaban los Cónsules, y de las penas en que incurrían los inobservantes además del rompimiento del peyne y confiscación de la estofa. En el tercero se trata del número de hilos de cada púa, y de las penas impuestas a los contraventores; del número de ligaduras que debían entrar en cada peyne en las telas onzenas, dozenas y trecenas; del permiso a los operarios de texer cotonías de tres en púa con tal que tubiesen el número prescrito de hilos, y el ancho de ordenanza, con varias formalidades sobre el rigor de esta observancia; de la facultad de los Cónsules del oficio de poder reconocer las casas y abradores de sus individuos para examinar los géneros que trabaxaban o guardaban, si eran cortos o angostos, mal aparejados, falsos y mal teñidos, rompiéndolos si los encontrasen fuera de la ley; y aun para hacer la misma operación en las calles, plazas y caminos por donde encontrasen cargas o fardos de dichas telas. Después se trata de la pena impuesta por la pieza que pecase por corta, y de sus formalidades para executarlo; lo mismo por la que pecase de angosta; lo mismo por la que era defectuosa por falta de algodón; lo mismo por la tela de colchones mezclada con seda o a listas, que tubiese el tinte falso; y lo mismo por las faltas en el número

[1] Col. Dip., n.º 116.

de hilos, y otros fraudes que allí se precaven. Se prohíbe, también, el texer con luz artificial, el hacer mezcla en el urdimbre de hilos de diversas calidades. Se ordena que toda cotonía que se venda en Barcelona, haya de tener treinta y nueve canas (72 varas) de largo; y a la misma ley se sugetan los géneros fabricados fuera de dicha ciudad; que los tintoreros observasen la bondad de los tintes; que los batidores no batiesen ni plegasen cotonías de noche, ni faltas en su largo o ancho, o con taras; que los Cónsules habían de ser bien recibidos de día y de noche en las casas de todos los individuos del oficio, abriéndoles sus puertas, franqueándoles sus obradores y talleres, y manifestándoles sus géneros para examinar su bondad. Todas estas ordenanzas están afianzadas con sus multas y penas proporcionadas, aplicaderas la mayor parte al Veguer, y las restantes a los Cónsules y obras pías de la cofradía.

XII

DE LOS PLATEROS

El arte de la platería en una Capital que poseía en otros siglos todos los ramos de la industria conocidos entonces en Europa, fue de los que siempre corrieron con más crédito, y que merecieron mayores atenciones de parte del gobierno *. No por esto ha sido fácil determinar la época de la erección de su gremio ni de sus primitivos estatutos, pero consta por el catálogo de los individuos del Gran Concejo Municipal, que en el año 1301, entre los artistas que lo ocupaban, estaban inscritos tres plateros.

Por las noticias que se han sacado del *Libro Consular* del Colegio custodiado en su archivo, donde están compiladas varias ordenanzas que en diversos tiempos se publicaron para el fomento, conservación y crédito del arte de la platería, consta que la cofradía es antiquísima y de erección inmemorial, que el monumento más remoto en que se apoya es un privilegio

* Sobre la institución corporativa véase González Sugrañes, *Els antichs gremis*, I, p. 187-454. Aspectos artísticos en Davillier *Recherches sur l'orfevrerie*; Durán, *La orfebrería catalana*, y *El oro y sus industrias*; Gudiol, *Les creus d'argenteria*, y *L'orfebreria catalana (seg. IX-XVIII)*; Johnson, *Hispanic Silver work*. Texto íntegro de las ordenanzas de 1381 en Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 253. Sobre el comercio de joyas cf. p. 431.

del Infante D. Juan de Aragón, dado en Barcelona en 17 de mayo de 1381, en que concede a los gremiales facultad para que puedan elegir cada año el día de San Eloy, dos cofrades, que con el título de mayordomos cuiden del régimen político y económico.

Los estatutos que en diversos tiempos se dispusieron para el buen orden y conservación del oficio son los siguientes. En el año 1395 se ordenó: 1.° Que los batihojas batiesen las hojas de oro y plata a la ley de veinte y dos quilates y once dineros, y manifestasen después su obra a los Cónsules marcadores de los plateros para su reconocimiento y examen, a fin de conservar entre los estrangeros el crédito del hilo de oro u plata que se labraba en Barcelona. 2.° Que los dichos Cónsules, quando se les presentasen los rieles dorados, después de pasadas dos caldas por los batihojas, debían quedarse con una burilada de cada uno de los referidos rieles, para comprobar si estaban arreglados a ordenanza, y además, que los batihojas, luego de batidas las batiduras que saliesen de aquellos rieles, las volviesen a presentar a los Cónsules para que viesen si llegaban a ley, confrontándolas con las buriladas que retubieron en su poder. 3.° Que los batihojas y tiradores de oro no podían vender su obra, sin que primero fuese reconocida por los Cónsules mercaderes, que las batiduras que no llegasen a la ley, fuesen deshechas y cortadas por dichos Cónsules inmediatamente, y además, de otras graves penas y multas los batihojas y tiradores no pudiesen volver a abrir obrador, pues quedaban perpetuamente privados de su exercicio como falsarios y defraudadores. 4.° Que en adelante en ninguna labor de hilo de oro u plata no se mezclase hilo, ni hojuela de oropel, ni de oro de Luca, ni de otro mixturado o contrahecho, ni de ninguna especie de plata falsa, baxo graves penas. 5.° Que los Cónsules marcadores debían visitar las tiendas y obradores de los batihojas y tiradores, y éstos manifestarles, mediante juramento, todas las batiduras y otras cosas que tubiesen de sus labores.

En el año 1433 fueron publicados otros estatutos, en que se ordenaba: 1.° Que todo platero que comprase algún género de oro u plata de qualquiera forma, debía deshacerlo y fundirlo si no tubiese la ley y quilates de la ordenanza, y aún menos pudiese remendar alguna obra vieja con plata u oro de ley inferior a la prescrita, baxo graves penas. 2.° Que ningún platero dorase obra alguna con hojas de oro batido, sino con oro molido y azogue, baxo de una quantiosa multa y perdimiento del artefacto, comprehendiéndose en este estatuto los freneros y los espueleros. 3.° Que no pudiese soldar piezas de plata con soldaduras de peltre, sino de plata de

ley, y aún menos bruñir dichas soldaduras con el fin de ocultar el engaño, baxo graves penas y perdimiento de las piezas.

En 1437 se dispuso otra ordenanza con los artículos siguientes: 1.° Que los estañeros establecidos en Barcelona no pudiesen obrar sino peltre común o fino; el primero se había de componer de diez libras de plomo, dos de clase y quatro de latón por cada quintal de peltre puro, y debía ser marcado antes de ponerse en venta con una M y la señal propia del maestro. 2.° Que los peltreros de Barcelona tenían obligación de manifestar a los compradores quál era el peltre fino y quál el común, para evitar engaño. 3.° Que en adelante, ningún peltre común obrado, fuera de dicha Ciudad, se podía vender sin reconocimiento de los Cónsules marcadores de los plateros, que hallándolo de ley, debían ponerle la M, y no teniéndola, lo debían romper. 4.° Para evitar fraudes, ninguna persona podía tener señal de la Ciudad para marcar peltre fino, sino los Cónsules marcadores de los plateros, antes el que quisiere marcar peltre debía llevarlo a dichos Cónsules, quienes hallándolo fino en su reconocimiento, debían ponerle la marca de la Ciudad, y no hallándolo de ley, no lo podían marcar, sino hacerlo fundir a su presencia, devolviéndolo en pasta al interesado, para que en esta forma lo vendiese, y no en barillas. 5.° Que en lo succesivo nadie podía vender peltre en barillas a no ser bueno, fino de ley de doce, que llegue a la marca de Barcelona, y que tampoco ningún peltrero de dicha Ciudad y sus términos pudiese vender peltre manufacturado, sin presentarlo primero al examen de los Cónsules.

En 1456 se instituyeron las seis siguientes ordenanzas: 1.° Que nadie exerciese el oficio de revendedor o tratante en oro o plata sin sugetarse al examen o censura de los Cónsules marcadores, e igualmente ninguno fundiese pieza o alhaja de dichos metales sin conocimiento de dichos Cónsules para atajar los hurtos. 2.° Que todo artefacto hecho en Barcelona y sus términos debía tener la ley de veinte y dos quilates, y los artífices, antes de ponerlo a la venta o pasarlo a sus dueños, lo presentasen al examen de los Cónsules, los quales, encontrándolo falto de ley, debían romperlo. 3.° Que dichos Cónsules a su arbitrio podían visitar y reconocer las casas y talleres de los plateros y demás artífices que trabaxasen en oro u plata. 4.° Que ningún platero aprobado con obrador siempre que sospechase que el oro u plata que le trahían para fundir era hurtado, no lo pudiese obrar ni convertirle en rieles, baxo braves penas. 5.° Que para precaver los recursos contra los ladrones, ningún corredor de encante podía vender pública ni pri-

vadamente dentro de Barcelona y sus términos joyas o piezas de oro u plata nuevas o renovadas, con nuevo lustre de oro, o bruñidas, y enblanquecida la plata nuevamente; y que tampoco ningún artífice podía obrar oro u plata para reynos estrangeros sin licencia de dichos Cónsules. 6.° Que ningún platero podía recibir género alguno de plata en pasta o barras, bien fuese para trabaxar alguna obra o bien para qualquier motivo, sin manifestarlo primero a los Cónsules; y que así mismo los corredores no podían subhastar ni vender dichas cosas sin practicar las mismas diligencias, comprehendiéndose en ello los batihojas.

En 1471 se dispuso la ordenanza de que los hijos de maestro platero que quedasen, después de la muerte del padre, exerciendo el arte, podían seguir en el mismo obrador sin estar aprobados, pero con la condición de haberse de examinar en tiempo determinado atendiendo su edad y suficiencia; y que asimismo la viuda que quedase con hijas podía conservar la tienda sin que fuese lícito fundir ni labrar en ella metal, pues la obra que necesitase para su comercio se debía trabaxar en casa de platero aprobado.

En 1480 fue ordenado que el platero de Barcelona que saliese a establecerse fuera, en el caso de volver a su primer domicilio, no podía ser admitido sin que antes a sus costas hiciese recibir por los Cónsules del oficio una información en el lugar de su última residencia de haber cumplido bien y lealmente en su trato, en virtud de la qual devía examinarse segunda vez, y aprobada su suficiencia, en señal de que no perdió su primera habilidad, se le podía conceder la licencia para abrir tienda.

En 1489 se dispusieron varios estatutos para reformar algunos abusos, cuyo preámbulo es digno de trasladarse por su contenido: «Habiendo, dice, mostrado la experiencia en tiempos pasados, y mostrándolo también en los presentes, que en Barcelona ha habido, y hay plateros tan científicos, y de tan sutil ingenio que sus obras no sólo dentro de dicha ciudad y fuera de ella, sino también por Reyes y grandes Señores y otras personas son reputados por muy primorosas con grande honor y reputación de la misma ciudad, beneficio y luz de dicho arte, se estatuye para conservación de dicho oficio y perfección de las obras, etc.».

Lo que se estableció se reduce a que en lo succesivo los que quisieren usar de dicho arte habían de haber cumplido seis años de práctica cabales con maestro aprobado de dicha ciudad, y de no otra; que los oficiales no podían trabaxar sino de cuenta del patrón con quien estaban; que ninguno podía plantar obrador sin preceder información solemne de su fama y cos-

tumbres; que siempre que un aprendiz, antes de cumplir su tiempo con el primer maestro, se ausentase de la casa de éste, ninguno otro le pudiese recibir sin preceder informe de los Cónsules acerca los motivos de la separación; y hallándose ser la culpa del maestro, dichos Cónsules debían buscar maestro al despedido quando éste no lo hallase.

En 1510 se dispuso que el visitador que nombrase la platería de Barcelona pudiese reconocer las vaxillas, alhajas y todas las piezas de oro y plata que viniesen de Reynos estraños y hallándolas faltas de ley, confiscarlas con auxilio de la Justicia Ordinaria, prohibiendo su introducción y venta, mas en el caso de hallarlas legítimas, debían marcarlas y sellarlas.

En 1588 fue ordenado, para obviar fraudes de los corredores en las ventas de oro y plata: 1.° Que ningún individuo del gremio de plateros, ni otra persona por ellos, podía pesar alhaja alguna de oro u plata a dichos corredores, antes bien éstos debían acudir al oficio del contraste donde se había de pesar y llevar la cuenta por ambas partes. 2.° Que ninguna obra de oro u plata se podía llevar a ferias ni mercados fuera de Barcelona sin ser primero presentada a los Cónsules y aprobada por ellos, y en caso de encontrarse alhajas sin manifestar defectuosas, debían ser rotas y deshechas, y que al retirarse los plateros de las ferias, repitiesen la manifestación de todo lo que hubiesen vendido y comprado, para la averiguación de lo que podía ser hurtado. 3.° Que ningún platero engastase dentro de piezas de oro esmaltes ni otras cosas fraudulentas debaxo de las piedras, con fuertes multas, y la pena de tener la tienda cerrada por tres días, y no siendo el falsario examinado, no podía serlo hasta que le pareciese bien al Colegio del oficio.

XIII

DE LOS PELAYRES Y OTROS FABRICANTES DEL ARTE DE LA LANA

Como la industria de los texidos de lana fue según hemos visto más arriba, el ramo más extendido y beneficioso de la aplicación de los Barceloneses, y la base fundamental de su antigua prosperidad, es muy verosímil que los oficios de pelayres, texedores y tintoreros fuesen también unos de los primeros que se reduxeron a comunidad económica. En el catálogo de los primeros menestrales que compusieron la clase artesana del

Concejo Municipal en el año 1257, se encuentran inscritos nueve pelayres, cuyo número comparado con el de los demás artífices prueba quán poderoso era el gremio y quán floreciente estaba el arte de la lana *.

Sobre la época de las primitivas ordenanzas con que se erigió este importante arte, nada podemos asegurar. Los primeros estatutos que vemos confirmados con autoridad Real son los insertos en un privilegio de Don Juan el Primero en 1387. Estos que habían sido dispuestos por los Magistrados Municipales de Barcelona y hacían relación a ciertos estylos antiguos y costumbres del oficio, fueron en el sobredicho año presentados al Rey para su aprobación, los que extendidos en setenta artículos, se reducen: primeramente a la denunciación que el que vendiere lana lavada en la plaza debía hacer al comprador, de si era de peladas, de añinos, o de tixera; a la indemnización a que estaba sugeta la hilandera, o cardadora de estambre o lana por su mala obra a juicio de los Cónsules de los pelayres, texedores y tintoreros; a no poder mezclar distintas lanas; a que el que vendiere lana en plazas u otros puestos, la había de vender bien lavada enxuta y cardada, de modo que el comprador pudiese cardar una suerte para ver si padecía mermas. También se ordena, que no se peyne ni carde lana untando las pinzas ni las cardas con azeyte, sino con lardo o manteca según costumbre antigua, a menos que fuese lana teñida o mezclilla, o cadines, o pardillos; y se trata de la regla y método de peynar y carduzar las lanas, y de las multas que se imponían por la mala obra, de la obligación de los arqueadores en el batir la lana, del número de ramos del ordidero, el número de palmos de cada uno, y el tiro de la pieza; de no poder urdir en ninguna cabeza de paño retazos y del mayor tiro que éstos podían tener, afín de evitar muchos fraudes; de que ningún corredor, o corredora, podía vender lana o estambre propio, ni comprarlo para vender, ni obrar paños, todo para evitar fraudes; por último se trata de las taras que se debían dar en el peso de las lanas.

Después se trata en quatro artículos seguidos del ancho que debían tener los paños catorcenos, diez y seis senos y diez y ochenos; luego de que no se puedan hacer paños ni retazos de cuenta menor de catorce ligaduras; que los texedores texan bien y lealmente sin poder quitar ninguna ligadura

* Véase bibliografía citada en el cap. I, lib. I, de esta parte III. Ordenanzas de las Cofradías de pelaires, tejedores y tintoreros, de 1383, 1387 y 1394, en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*, I, p. 259 y 293, II, p. 99. BOFARULL Y MASCARÓ, *Colección de Documentos*, VIII, doc. 84, texto de las ordenanzas de 1380 sobre fabricación de paños.

de las telas: de que todo texedor texa en la cabeza del paño una B en señal de que es fábrica de Barcelona y en el pie su señal propia; que ninguno pueda hacer ni contrahacer la señal de otro; de que las piezas al salir del telar tubiesen a lo menos catorce canas y media (28 varas) y que el paño que saliere más corto fuese roto por las tres personas encargadas de la Casa del Puente con consejo de los Prohombres de los tres oficios, si averiguasen que fue hecho con ánimo fraudulento; después se prescriben los listones que debían llevar en la faxa de orilla a orilla los paños diez y seisenos y de su peso, lo mismo que los diez y ochenos, y de la pena a que se sugetaban los contraventores; del precio que debía tener cierta clase de paños hoy desconocidos; de no poder mezclar en el urdimbre ni en la trama lana que haya sido de caídas, ni de borra, si no es en estofas llamadas medias lanas; de que no se puedan texer fuera de Barcelona paños que lleven la marca de la B, antes sean rotos en tres pedazos por los tres Cónsules de los tres oficios y dados en limosna e incurran en la misma pena los paños texidos en Barcelona con la marca de otro lugar; que no se puedan texer dentro de la ciudad y a seis leguas al rededor paños que sean de menos de catorce ligaduras.

También se habla de la pena en que incurría el texedor o urdidor, quando el paño pecaba en la cuenta o en el peso y la culpa era de qualquiera de los dos; de la en que se incurría quando un paño no era seguido de una misma lana al principio y al fin.

Trátase también de las obligaciones de los aprendices y oficiales de los texedores en texer a ley y en cumplir la semana en casa del maestro con quien la hubiesen comenzado; de que no se podía texer con luz artificial, sino desde S. Miguel hasta carnestolendas; que no se podían texer paños en lugares ocultos, sino en obradores patentes donde se trabaxase desde el salir hasta ponerse el sol, de modo que los Cónsules pudiesen entrar en ellos sin el menor impedimento a reconocer las obras, para evitar fraudes, pero el que quisiese trabaxar en piezas interiores o subterráneas, debía denunciarlo a los Cónsules, para su conocimiento; que ninguno podía trabaxar ni hacer trabaxar en los días colendos; que no se podían prestar dineros sobre lana hilada o por hilar, a menos de tener certeza de ser la persona dueño de aquel material; que se impusiese pena contra el texedor que mojase o rociase la lana o estambre antes o después de texidos; que los paños de mezclilla y pardillos teñidos de negro, habían de tener alomenos diez y seis ligaduras y cincuenta y dos libras de peso, y hallándose faltos

en alguna de estas cosas en la casa del peso, se debía quitar de la pieza toda faxa; y si ésta se encontrase cumplida en todo, se le había de poner un listón de algodón o de lana de otro color de orilla a orilla; que toda pieza llevase en la faxa de la cabeza la señal de la B. Se trata después del tiro de las piezas al salir del telar, y de la pena impuesta en los paños cortos de ley; de que los paños burdos no podían ser teñidos de colores prohibidos por capítulos de Cortes Generales, esto es, con agua de zumaque, molada, o vitriolo; que para más puntual observancia de estas ordenanzas, todo el que texiere paños, dentro de un día después de sacados del telar, debía llevarlos a la casa del peso para ser reconocidos por los Cónsules, y ponerles el sello de plomo. Se prescriben ciertas reglas a los pelayres para el cumplimiento de su obligación, en adobar, peynar, tirar y prensar los paños, con varias penas proporcionadas a las faltas de los paños: sobre no poder nadie sellar ni hacer sellar con marca de Barcelona paños estrangeros: sobre los paños acanillados, que luego debían ser cortados en todas las partes donde estubieren las faltas: sobre el tirar los paños al venir del molino y antes de darles ningún aparejo; sobre no poder adobar paño alguno texido en Barcelona sin que llevase ya el sello de plomo.

También se trata del orden, reglas y custodia del campo de los tiradores de donde no se podían sacar paños hasta que fuesen vistos y reconocidos por los Cónsules si tenían los requisitos de aparejo, batán y tinte, para ponerles el segundo sello en la primera faxa, afín de que todo el mundo conociese que estaba cumplido en todas sus partes. Háblase también de cómo debían satisfacer los daños que se encontrasen en las piezas bien fuesen de pelayre, pilatero o tintorero.

Después se siguen ocho artículos, en que se prescriben baxo de varias penas, ciertas reglas a los tintoreros: 1.° Sobre no dar rubia, ni orchilla al paño azul sin estar antes alumbrado, amenos de ser azul claro. 2.° Sobre no meter en ningún tinte zumaque ni agua de zumaque. 3.° Sobre no teñir con molada, vitriolo, ni otros tintes falsos, sino ropas y vestidos viejos. 4.° Sobre no mezclar añil en el pastel para evitar fraude. 5.° Sobre que el paño enxevado en muestra de cal se acabase en tinte nuevo. 6.° Sobre haberlo de lavar en el agua del arroyo Condal después de teñido, para que quedase limpio. Asimismo se trata de las obligaciones del batanero en untar, batanar, enfurtir y limpiar de xuarda los paños y en tener bien acondicionado su molino.

Por el contexto de estas ordenanzas se prueba que hubo otras más, pues

éstas las reforman y extinguen; que había mugeres ocupadas en el exercicio de la lana, pues se habla con texedora y ordidora además de las hilanderas; y también que de tiempo antiguo por sabia disposición del Magistrado estaba establecida en la Casa común del peso una junta de tres peritos llamados Cónsules, que debían elegirse todos los años. El de los pelayres y el de los texedores por los Prohombres de sus respectivos oficios con aprobación del Magistrado Municipal y el tercero llamado *Cónsul mercader*, que debía tener fábrica propia, era a nominación del Ayuntamiento, del Consulado del Mar y del Colegio de Comerciantes y quedaba constituido zelador de la bondad y crédito en las estofas barcelonesas para sustentar el comercio activo de la Ciudad con los países estrangeros. Estos Oficiales debían asistir diariamente a ciertas horas por mañana y por tarde en dicha casa, para pesar y medir los paños y reconocer su ley en el texido, aparejo y tinte, y ponerles el sello y plomo de la Ciudad encontrándolos de recibo: el salario de estos Cónsules era dos dineros por cada pieza que señalaban.

En el *Libro Consular* del gremio de pelayres custodiado en su archivo están insertas dichas ordenanzas y varios privilegios Reales, que les conceden muchas gracias y facultades. El primero de ellos es una Real cédula de Don Pedro IV, dada en Barcelona a 27 de enero de 1380, en que da facultad a los Cónsules del oficio de imponer cierta contribución sobre cada pieza de paño, para soportar las cargas y empeños del gremio, concediéndoles el auxilio de la Justicia Ordinaria contra los renitentes. Esta gracia fue confirmada después por el Rey Don Juan el Primero con su privilegio, dado en la referida Ciudad a 4 de noviembre de 1387, en el qual prescribe la cantidad de aquella contribución hasta seis dineros y no menos, y concede al mismo tiempo licencia para celebrar sus juntas libremente con el fin de tratar del bien de los tres oficios de pelayre, texedor y tintorero, o de qualquiera de ellos, y también para hacer ordenanzas sobre la custodia y cerramiento de los tiradores y proceder judicial o extrajudicialmente, contra los infractores de los estatutos.

Por otra Real Cédula de Don Fernando el Católico, dada en Barcelona a 4 de noviembre de 1493, fueron aprobados tres estatutos que habían dispuesto los Cónsules y presentado a S. M. para su aprobación: el uno de ellos versaba sobre la custodia de los tiradores, el segundo sobre el juicio que se debía hacer de los paños que después de cortados o convertidos en vestidos mostraban defectos, y el tercero sobre haber de concurrir en las juntas para la elección de Cónsules nuevos los antiguos, además de los

doce electores. El mismo con otro privilegio dado en las Cortes de Monzón a 13 de mayo de 1510, confirmó en toda su fuerza y valor las ordenanzas, reglamentos, prácticas y costumbres, que hasta aquel día estaban rigiendo el gremio, loando y aprobando ciertos estatutos que le fueron presentados por los Cónsules y Prohombres. Éstos se reducían a que en los juicios que en la Casa común del sello se daban sobre la bondad de las estofas de lana, respecto que los defectos en dichos géneros podían provenir ya del batán, ya del aparejo, diese su voto el Cónsul mercader sólo en estos casos y para el juicio de cada uno de los demás estados por donde pasa la manufactura, interviniesen privativamente los Prohombres del oficio respectivo como más inteligentes en su ramo peculiar, para lo qual debían ser llamados a Concejo. También se arregló la contribución gremial de los paños proporcionalmente a sus grados de calidad y los requisitos del examen en los que quisiesen poner obrador de pelayre.

Todas estas ordenanzas fueron confirmadas por el Emperador Carlos V con su cédula dada en Barcelona a 23 de agosto de 1519 y por otra dada en Molins de Rey, a 24 de noviembre del mismo año, aprobó ciertas ordenanzas que le presentaron los Magistrados Municipales y Cónsules de los pelayres, acerca de la gratificación o estipendio que debían dar las partes intercsadas a los Cónsules por sus sentencias y sobre el modo de aumentar los arbitrios para el fondo pío del socorro de los gremiales pobres, enfermos e impedidos. Todas estas ordenanzas y privilegios fueron confirmadas en 25 de febrero de 1564 por Felipe II, y en 30 de junio de 1599 por Felipe III.

En el mismo *Libro Consular*, que se compiló, cerró y legalizó por mano de Notario público a 3 de octubre de 1601, están insertas como suplemento, copias auténticas de varias sentencias dadas en diversos tiempos por los Cónsules del Puente de Campdará, contra varias estofas de lana defectuosas. La primera es confirmada por el Magistrado Municipal a 11 de febrero de 1599, con motivo de haber embargado un fardo de paños cortos. La segunda es de 1605, sobre una pieza de paño corto de medida. La tercera es de 21 de agosto de 1615, sobre dos piezas de estameña. La quarta, de 18 de enero de 1635, sobre una pieza de estameña también corta. Y para prueba del rigor con que se executaban las sentencias contra las estofas defectuosas y falsificadas, se insertan también todas las diligencias de la execución, que se reducían: a quitar las faxas a la pieza y romperla después en quatro pedazos, cortando de cada uno un palmo para ser quema-

dos en quatro plazas públicas y las faxas se colgaban en el techo de la sala de la Casa común del sello donde se había dado la sentencia.

XIV

DE LOS TEXEDORES DE LANA

Aunque el arte de la lana, en general, comprehendía la industria de la hilanza, texido, batán, aparejo y tinte, y baxo de este concepto estaba sugeta su policía a unos mismos estatutos, que conspiraban al buen orden y perfección de cada ramo respectivo de los que componen una fábrica completa de paños *, con todo, bien que auxiliares los unos de los otros, formaban gremios y cofradías separadas, así para su gobierno económico y fabril y para sus subsidios piadosos, como para la habilitación para las plazas del Concejo Municipal, en cuyo catálogo se leen inscritos los nombres de texedores desde principios del siglo XIV.

Según consta del *Libro Consular* [1] del gremio, el primer monumento de su existencia es un privilegio de Don Pedro IV, dado en Barcelona a 8 de marzo de 1386, a favor de la cofradía fundada baxo la invocación de San Severo Mártyr, en que les concede facultad de congregarse en su sala de juntas para los negocios de su comunidad y de imponer y exigir arbitrios sobre sus gremiales para su manutención. En 13 de mayo de 1510 Don Fernando el Católico, en las Cortes de Monzón, les concedió otro igual al de los pelayres que expidió en el mismo año. Pero las primeras ordenanzas económicas y fabriles que encontramos peculiares a los texedores, son las que publicó el Magistrado Municipal en 26 de noviembre de 1456. En ellas se ordenaba: que el oficial que quisiere plantar obrador de qualesquiera estofas de lana [2], debía antes presentarse a los Cónsules del oficio,

[1] Es un libro en folio de pergamino con cubiertas de madera forradas de baqueta negra y esculpidas y doradas en ellas las armas de la Ciudad de Barcelona y la señal del gremio, y lleva este título: *Llibre del Coasulat de la Coafraría de teixidors de llana*. Guárdase dicho Libro en el archivo de la cofradía. * Tal libro no ha podido ser localizado. Respecto a la pérdida o dispersión de la antigua documentación gremial véase la nota n.º 35 de la página 396.

[2] Las estofas que allí se especifican (que serían entonces las corrientes en Barcelona) son paños de la gran suerte, y de la mediana, diez y seisenos de la marca B *verríes, frisas, cadines*, anchos y angostos, *estameñas, sargas, sayas, ostendes, chalones, sarguillas* anchas y angostas.

* Bibliografía sobre el arte de la lana en cap. I, lib. I, de esta parte III. Texto de las ordenanzas de la Cofradía de tejedores, de 1387 y 1394, en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*, I, p. 293, y II, p. 99, respectivamente.

pidiendo la licencia para poner telar, y que éstos, junto con quatro peritos elegidos por el gremio, debían examinar al aspirante, y hallándole con idoneidad, concederle la maestría y la marca para señalar sus obras, con la contribución de quarenta sueldos siendo nacional y del doble siendo estrangero, para las necesidades de la cofradía. Igualmente fue ordenado para evitar fraudes, que ningún oficial pudiese trabaxar sino en casa de maestro aprobado que tubiese señal propia. Éstas fueron confirmadas en 15 de enero de 1575 por el Virey de Cataluña Don Fernando de Toledo, Gran Prior de Castilla, en virtud de una Real orden expedida en Madrid a 14 de enero de 1574.

Por otra Real Cédula de Don Felipe III, dada en Barcelona a 13 de julio de 1599, se confirmaron los siguientes estatutos: Que además de los quatro años de aprendizage ya establecidos, el aspirante a maestría había de hacer constar uno de oficial continuo en casa de maestro aprobado y en actual exercicio, que debía exibir la partida de Bautismo antes de ser recibido. Por último, se prescriben nuevas y más rigurosas formalidades para el examen y aprobación de los que pretendieren la maestría y graves penas al artífice, que rompiese o quitase el sello que los Cónsules pusieren en algún paño sospechoso, para conducirlo al examen y juicio en la Casa del peso.

XV

DE LOS TINTOREROS DE LANA

Que el arte de la tintura de la lana en Barcelona haya sido tan antiguo como el de la misma manufactura de los paños se dexa inferir, pues vemos que en todos los estatutos de los pelayres y en los capítulos de Corte más antiguos, los puntos relativos a la bondad y perfección de los tintes han ocupado una de las partes principales de los reglamentos de las fábricas barcelonesas. Que su reducción a cuerpo gremial sea contemporánea a la de los pelayres se deduce también del catálogo de los artesanos que compusieron el primer Concejo Municipal en 1257, donde se leen inscritos nueve pelayres y dos tintoreros. Sus ordenanzas han ido siempre incorpo-

radas con las generales del arte de la lana y así su antigüedad es igual a la de los estatutos municipales de la pañería *.

Para su gobierno económico formaron los tintoreros en todos tiempos una comunidad separada, pues tenían sus Prohombres gremiales, que concurrían con los pelayres y texedores al examen y juicio de las estofas desde el siglo XIV. Pero las primeras ordenanzas peculiares que encontramos insertas en el Libro Consular de la Casa del Puente son las que los Magistrados Municipales dispusieron a 30 de mayo de 1468, en las que se ordena que todo pastel que entrase en la ciudad, antes de venderse haya de ser mezclado, reconocido y marcado por el Cónsul de los tintoreros para evitar fraudes y engaños a los compradores, y que qualquiera mercader u otra persona que tenga pastel para venta pueda encargar el ensayo a qualquier maestro tintorero, con la condición que lo haya de manifestar al Cónsul del oficio, afín que éste vea la operación y el efecto de ella para arreglar el valor del demás material, baxo la pena de diez ducados. Los segundos estatutos se publicaron a 6 de julio de 1497 quando se erigió la cofradía del oficio baxo la invocación de San Juan Bautista y San Mauricio en la Iglesia Parroquial de San Pedro. Primeramente se trata de la facultad de juntarse con licencia del Veguer, para tratar de las cosas pertenecientes al bien y utilidad del oficio y cofradía. 2.° Que nadie pueda usar de dicho oficio sin ser examinado en la junta del gremio por los peritos elegidos, que debían prestar juramento en manos del Cónsul de portarse bien y lealmente. 3.° Que los derechos de recepción para fondo de la cofradía se arreglen a cien sueldos para los nacionales, al doble para los estrangeros, y a la mitad para los hijos de maestro aprobado, quedando obligados a contribuir todos los años para el fondo pío con el subsidio de los demás maestros. 4.° Que nadie pudiese ser admitido al examen sin haber hecho quatro años continuos de aprendizage en Barcelona. 5.° Que el que se presentare hábil de otras partes, manifestando testimonio de haber practicado el oficio, se le debía recibir en cuenta este tiempo, y si se completaban los quatro años admitirle al examen, y siendo idóneo librarle su carta de maestría. 6.° Que ninguno pudiese teñir estofa alguna de lana ni ancha ni angosta, es a saber: *contrays*, *cadines*, *cordellates*, *estameñas*, *bayetas*, *anascotes y buratos*, y otros, sin estar examinado según prescriben estas ordenanzas. 7.° Que

* Bibliografía sobre industria lanera en capítulo I, lib. I, de esta parte III. Texto de los estatutos de la Cofradía, de 1383 y 1387, en Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 259, y p. 293, respectivamente. Sobre producción e importación de «pastel» cf. p. 419-420.

siempre que el Cónsul del oficio hallase algunas estofas negras gastadas de color, acanilladas, manchadas o falsificadas por malos materiales o malicia del maestro, así de fábrica de Barcelona como estrangera, podía embargarlas y sellarlas para conducirlas a la Casa del peso, donde se examinase y juzgase la obra a presencia del Cónsul mercader, y del de los pelayres y los tintoreros, pero este último, cuyo voto debía ser el primero, podía juntar quantos peritos del arte quisiera, sin que los que se nombrasen por parte de los pelayres pudiesen exceder en número.

A 19 de setiembre de 1517 estatuyeron los Magistrados Municipales, que ningún maestro examinado ni otro podía cubrir de negro alguna estofa de lana, sin ser reconocida antes por el Cónsul del oficio, para ver si tenía todo el pie de azul que necesitaba, conforme a la cuenta del género y muestras de la Casa del gremio, y ponerle el sello de plomo con las armas de la Ciudad.

Todas estas ordenanzas fueron nuevamente aprobadas, promulgadas y aumentadas en 22 de octubre de 1615 a petición del Cónsul y gremio de los tintoreros. Las adiciones que se hicieron tenían por principal objeto el mayor rigor y formalidades del examen de maestros; la graduación de pie de azul que debían llevar las estofas antes de pasar a negro; el modo de dar la alumbrada, la rubia y otros baños a los géneros; el grado de pie de rubia correspondiente a ciertas suertes de estofas para el color de escarlata; la prohibición de teñir de color morado y azul con palo de campeche, ni de vender los géneros estrangeros de aquel tinte.

El arte de la tintorería habíase mantenido siempre con gran estimación, mayormente en el negro y azul, a cuya perfección vemos que conspiraban todas las providencias municipales, y las generales de las Cortes en todos los tiempos. Los demás colores no se desconocían, las púrpuras y escarlatinas se hallan especificadas en varios capítulos de cortes desde mediados del siglo XIII, y asimismo el uso del añil, grana, agallas, fustete, brasil y otros ingredientes tintorios que los Barceloneses trahían de Oriente desde los primeros viages a la Syria y Egypto.

La rigurosa observancia de estas providencias había ya perdido gran parte de su vigor desde fines del siglo XVI; pues en las sobredichas ordenanzas de 1615 se quexaban los Concelleres de los abusos introducidos en la tintorería, del descrédito en que habían caído los antiguos tintes de Barcelona, y de los gravísimos daños que ocasionaban al comercio y reputación de dicha Ciudad, que todavía embiaba sus paños a Nápoles, Sicilia, Cerde-

ña y muchas partes de Levante. En el siglo pasado fueron decayendo notablemente dichas fábricas, bien fuese por las guerras continuas que afligieron la provincia, bien por el adelantamiento que las manufacturas estrangeras recibieron, así en los colores como en el aparejo de las lanas e invención de los texidos; de modo que a los 16 de enero de 1674 se volvieron a promulgar nuevas ordenanzas para mantener en vigor las antiguas, y sostener el crédito de los colores mayormente azul y negro, de que se hacía el mayor consumo.

XVI

DE LOS CANDELEROS DE CERA

Al oficio de los Cereros se debe reputar por uno de los más antiguos de Barcelona que fueron reducidos a comunidad gremial, y arreglados con estatutos peculiares; pues en el catálogo de los cuerpos de las artes que componían el gran Concejo Municipal el año 1301 se cuentan quatro cereros. Así este cuerpo, como el de los boticarios, drogueros, cirujanos, notarios y mercaderes de paños (que antes estaban confundidos en el orden de menestrales) fueron distinguidos de los demás gremios de esta clase en la nueva planta de gobierno, que el Rey Don Alonso V dio al Consistorio de Barcelona en 1455, y formaron otra clase nueva con la denominación de artistas; de modo que sus comunidades tomaron desde entonces el título de *Colegios* para diferenciarse de los que llaman *Gremios*.

Varios estatutos sobre la policía de este Colegio se encuentran citados en la *Rúbrica de Ordinaciones* de la casa de la Ciudad (fol. 207). Las primeras son del año 1321: en las que se ordena la bondad del algodón que debía emplearse para las velas, cirios y antorchas. En el siguiente año fueron publicadas otras acerca de lo mismo, y del precio fixo por el alquiler de las antorchas nuevas, y de las empezadas, a razón de tanto por libra de peso. En el libro del *Almotacén* (fol. 153) están insertas otras ordenanzas del año 1349 sobre las diferentes suertes de velas y el número de ellas que respectivamente debían componer una libra. En 1357 se citan otras sobre la ley de la cera y la bondad del algodón y de no poder hacer mezcla ni otros fraudes en el oficio. Se citan otras de 1365, acerca del modo de

obrar diferentes artefactos de cera, de las calidades de ésta y otros puntos tocantes al arte. Semejantes a éstas se repitieron en 1372, y en 1379 se publicaron otras sobre el modo de labrar las velas y lo que podían ganar en libra los que las revendían. En 1387 se publicó otro vando, sobre el modo de obrar bien y lealmente sin la menor mezcla, a cuyo efecto los Cónsules del oficio tenían facultad para reconocer las tiendas y obradores, y denunciar las falsificaciones al Almotacén. En 1395 se publicó otro prohibiendo: que ningún cerero pudiese trabaxar en cera blanca si no tenía el obrador público y tapete en el mostrador, ni labrar candelillas con cera de desechos, ni gastar en los pabilos sino algodón puro. En 1406, se citan otras ordenanzas acerca de las reglas de la labor y ley de la cera y de los pabilos. En el citado libro del *Almotacén* (fol. 153), se hace mención de otros estatutos municipales acerca de la pureza y limpieza de la cera, de la prohibición de trabaxar en cera blanca y encarnada sin tener tienda pública y patente, afín de que los Cónsules pudiesen confrontar los sellos y examinar las obras, de no poder obrar con el desecho sino aquellas piezas encargadas con esta condición; enfín, de no poder mezclar cáñamo ni estopa en el algodón. En 1472 se publicó un vando paraque ninguno que no hubiese primero practicado dicho oficio cinco años, pudiese poner obrador de cerero y que las qüestiones del oficio se hubiesen de declarar por los Cónsules. En 1497 se publicaron unas ordenanzas municipales, en que, para poner en debido orden el arte de la cerería, se estatuyó: 1.° Que los *especieros candeleros* que trabaxaban cera, la labrasen limpia y pura sin mixtura alguna, baxo la pena de ser quemada en la puerta del falsificador. 2.° Que así los especieros como los candeleros, debían hacer los pabilos de buen algodón, con hilos de cáñamo y proporcionado al peso de los cirios. 3.° Que los Cónsules de los especieros y de los candeleros podían congregar Concejo para tratar de las cosas pertenecientes al arte de la cerería. 4.° Que así los especieros como los candeleros no podían labrar ningún cirio ni antorcha de libra para arriba, sin ponerla su sello propio para conocimiento del artista. 5.° Que el que tubiere ya tienda puesta, no pudiese abrir otra dentro de la misma ciudad. 6.° Se trata del número de hilos que debían tener las torcidas, a proporción del peso de los cirios y antorchas. 7.° Que las torcidas ya usadas no podían servir otra vez. 8.° Se trata del modo de fundir ciertas velas que llaman de *beneficiado*. 9.° Que los Cónsules que eligiesen los especieros por lo tocante a la cerería y los de los candeleros, jurasen en poder del Almotacén de la ciudad de hacer observar lealmente las ordenanzas,

haciendo tres veces al año su visita de oficio. 10.° Que ninguna persona podía tener obrador de cera sin permiso y concesión de los Cónsules cereros de los especieros, a menos que el pretendiente no hubiese estado cinco años en casa de especiero candelero practicando y fuese después examinado. 11. Que torcidas de algodón para candelas no se podían bañar sino con buena cera nueva y colada. 12. Que la tienda de cerero difunto sin hijos varones, se cerrase dentro de seis meses, pero habiendo varones podía estar abierta todo un año, hasta que los Cónsules del oficio eligiesen un administrador idóneo que la regentase en nombre del hijo, si éste quería continuarla.

En 1526 se promulgaron otras ordenanzas que se reducen a que en todo cirio de media libra hasta una y en cada antorcha de una libra para arriba se había de poner la marca o sello propio del fabricante al pie de la pieza; que con las pinturas que se hicieren en los cirios no se podía tapar dicha marca, que debía quedar descubierta. Que no obstante todo estatuto en contrario fuese lícito a qualquiera, siendo para su propio uso, labrar cera aunque no tubiese mostrador, y que para evitar qüestiones y debates entre los Cónsules especieros y los cereros, sobre la validación de las licencias que se concedían los de una y otra parte para habilitar fabricantes de cera, en adelante todo aquel que a la sazón tubiese mostrador de cerero con licencia, o fuese especiero examinado, o hubiese estado cinco años en casa de especiero o cerero, pudiese tener obrador de candelero con noticia del Magistrado Municipal.

XVII

DE LOS CANDELEROS DE SEBO

La formación del gremio de fabricantes de velas de sebo, no será tal vez menos antigua que la de los cereros, aunque hasta el año de 1390 no se encuentre en la lista de los menestrales del Gran Concejo de la Ciudad memoria de individuos suyos. Lo cierto es que entre los estatutos municipales relativos a los cereros, que hemos apuntado arriba, se encuentran algunos que pertenecen a la policía de la comunidad y oficio de los candeleros de sebo. El primero es del año 1372 tocante al modo de labrar las velas y las torcidas. El segundo edicto fue de 1379 sobre la legalidad y

pureza en labrar el sebo sin mezcla alguna, y la facultad de los Cónsules del oficio de reconocer las casas y obradores de los candeleros para denunciar los fraudes, y en 1387 se repitieron otras ordinaciones sobre el mismo asunto.

En 1395 se ordenó que todo candelero debía dar parte a los demás del sebo que comprase; que las velas debían ser de buen sebo y algodón; y que los carniceros que las hiciesen debían venderlas un tanto menos en libra que los artífices y otras cosas a este tenor. En 1446 también se estatuyó: que ninguno pudiese poner obrador de candelero, sin que primero fuese examinado y habilitado por los Cónsules del oficio; y que todos los años podían dichos candeleros elegir dos Prohombres del gremio, obligándose antes de usar de su oficio a pagar a la caxa de la cofradía. En 1456 se prescribió la obligación que tenían los candeleros de avisar a los Cónsules de la porción de sebo que comprasen paraque hiciesen el repartimiento; y que ninguno pudiese sacar de Barcelona más de diez libras de velas. En 1462 se repitió el estatuto de denunciar el sebo comprado para repartirlo, y del precio a que se debía vender la libra de velas. En 1472 se ordenó que el que no fuese candelero, no podía vender las velas a libras sino de una en una, y otros puntos pertenecientes a dicho oficio.

XVIII

DE LOS CANTEROS Y ALBAÑILES

Otro de los oficios primitivos de Barcelona, y el que acaso debe mirarse de formación gremial más antigua, es el de los Canteros *. Además de hallarse insertos en el catálogo de la clase de menestrales que compusieron el primer Concejo Municipal en el año 1257 tres individuos de este exercicio, consta por el *Libro Consular*, de dicho gremio, donde están insertas un gran número de Cédulas Reales, expedidas en diferentes siglos

* Véase en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*, I, p. 235, los estatutos de la Cofradía de Albañiles de 1381. Comentarios a otras ordenanzas de dicho oficio de los siglos XIV-XVI en MADURELL, *Ordinacions de l'ofici de mestres de cases*, y *Las ordenanzas*. Documentos sobre trabajos de albañilería en MADURELL, *Los contratos de obras en los protocolos notoriales*, y en la bibliografía del mismo autor allí citada. Véase también DURÁN Y SANPERE, *Los constructores de Santa María del Mar*. Sobre albañiles franceses y gascones, relativamente numerosos entre los inmigrantes de aquella procedencia, véase NADAL-GIRALT, *La population catalane*.

a favor de los gremiales y comunidad de los canteros, que en el año 1211 ésta existía formada.

En efecto, a 8 de octubre del referido año concedió el Rey D. Pedro II a los individuos de aquel oficio la esención en causas civiles y criminales de la jurisdicción de otros Oficiales Reales que no fuesen el Bayle. Luego sigue un privilegio, en que confirma a los canteros y abridores de muelas de molino de la montaña de Monjuic todas las libertades y franquezas concedidas por sus padres y demás predecesores suyos, con la reserva para él y sus sucesores de todos los servicios que antes habían hecho proveyendo de muelas los molinos Reales, y en los exércitos y expediciones dándoles el Bayle de dicha ciudad las acémilas necesarias para conducir armas y pertrechos militares. En dicha gracia también se les concede libertad para poder extraer de las canteras de Monjuic muelas para qualquiera parte, sin adeudo de algún derecho Real más que el de once dineros por cada una, menos en las que debían servir para los habitantes de Barcelona. Igualmente les fue concedida facultad de congregarse con licencia del Bayle Real todos los gremiales para elegir tres Cónsules que gobernasen el oficio, a cuya autoridad, después de haber prestado el juramento en manos de dicho Bayle, debían estar sugetos todos los individuos baxo la pena de diez ducados para el Real fisco por la primera vez, y de perder todas las Reales gracias.

El segundo privilegio es una Real Cédula de Don Jayme II de 28 de julio de 1317, en que se declara que los canteros con beneplácito del Bayle podían imponer multas, penas y arbitrios, respectivos tan sólo a los individuos del gremio para necesidades de la cofradía, y hacerlas promulgar por vandos, sin impedimento de los Magistrados Reales ni Municipales, lo que fue siempre origen de grandes qüestiones, aun después que fueron confirmadas éstas y las antecedentes gracias por Don Alonso IV a 4 de enero de 1427 en su Diploma, en cuyo contenido están extendidos todos los arriba referidos.

El Rey Don Pedro IV, a 19 de abril de 1338, expidió un privilegio confirmativo del antecedente, en que se concede de nuevo a los canteros de Barcelona la facultad de elegir con asistencia del Bayle Real hasta cinco Cónsules para el regimiento de su comunidad, en atención al aumento que ésta había tenido en pocos años. En 12 de enero de 1379 se expidió un Real decreto, en el qual se mandó que baxo el nombre y oficio de canteros fuesen comprehendidos los picapedreros, rompedores de piedra, y otros laborantes en piedras de Monjuic, gozando de todas las gracias y libertades

concedidas al Común, puesto que todos trabaxaban una misma materia y en un mismo parage. En él, entre otras confirmaciones se expresa que los canteros debían seguir al Rey y a su Bayle siempre que fuesen requeridos para demoler y derrocar castillos y fortalezas, bien que a expensas del Rey, desde el día que salían de su casa para alguna empresa hasta el día en que volvían; que dichos canteros, sus muelas y utensilios estaban baxo la salvaguardia Real, y de los Barones en cuyo alodio estubiesen las canteras; y que no podían ser convenidos en juicio ni fuera de él, ni a firmar de derecho, sino en el banco regio o tribunal del Bayle de Barcelona, ni menos podían ser obligados a ir a campaña ni a servicios concegiles sino en ciertos casos, y en la forma especificada en dicha Cédula.

En 20 de octubre de 1405 el Rey Don Martín confirmó y loó todas las esenciones, gracias, costumbres y prácticas de que hasta entonces estaba en posesión el gremio de los canteros, en consideración a los muy gratos y aceptos servicios hechos a S. M. y a sus predecesores por los Cónsules y Común del oficio.

En 1.° de junio de 1423 por Real decreto de la Reyna Gobernadora se incorporaron en uno los dos gremios de canteros y albañiles, afín de sosegar las antiguas y notorias discordias que reynaban entre los dos; de modo que las gracias y privilegios respectivos de ambas comunidades fueron comunicadas recíprocamente atendiendo a que una y otra debían contribuir a las cargas de los molinos Reales. Y hasta en el paño mortuorio de la cofradía, se acordó se interpolasen las insignias bordadas de ambos oficios. Entonces se ordenó que para remediar el abuso de exercer el oficio de albañilería sin ninguna idoneidad, en adelante ningún maestro pudiese admitir aprendizes por menos tiempo de tres años y medio, baxo la pena de diez ducados. Y el que después de admitido quisiere concluir la escritura, no pudiese usar del oficio, lo que debía prometer mediante juramento, a menos de asistirle fundado motivo, del qual debían entender los Cónsules.

En 30 de mayo de 1455 fue expedida una Real executoria por el Rey Don Juan de Navarra, Infante de Aragón y Gobernador General de la Corona, de un privilegio concedido por Don Juan I a favor de los canteros y albañiles, paraque ellos, sus mozos y familia, en atención a ciertos méritos, pudiesen llevar armas y espadas para defensa de sus personas de día y de noche.

El Emperador Carlos V, a 6 de abril de 1538, confirmó y ratificó todos los privilegios y prerrogativas del gremio de los canteros, albañiles y pica-

pedreros de Barcelona, concedidos y confirmados por sus predecesores los Reyes de Aragón. Esta misma cédula fue confirmada por su Hijo Don Felipe en Monzón a 15 de octubre de 1585 y en las Cortes de Barcelona de 1599, el Señor D. Felipe III confirmó y ratificó todos los privilegios y gracias concedidas al dicho gremio por los Reyes sus antecesores, y al mismo tiempo aprobó los siguientes estatutos: de que nadie pudiese ser examinado de maestro cantero o albañil sin haber hecho antes un aprendizage de tres años y medio; que los Franceses y Gascones que quisieren examinarse de canteros, pagasen diez ducados por el examen, así como los pagaban para ser maestros albañiles; que ningún albañil pudiese trabaxar, ni cantero alguno acarrear piedra en casa de algún vecino de Barcelona que hubiese empezado la obra o estubiese debiendo jornales o materiales al arquitecto o cantero, baxo la pena de diez ducados.

XIX

DE LOS PINTORES

El arte de la pintura formó desde los principios un ramo de industria que mereció la institución de una comunidad para el mejor gobierno de sus individuos. Con el nombre de pintores en general encontramos ya en el catálogo de los artífices del Concejo Municipal del año 1301 y otros posteriores algunos individuos; bien que no es posible determinar la época de su reducción a cuerpo reglamentado por la policía *.

Las primeras ordenanzas que se encuentran citadas en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 211) son del año 1296. En ellas se prohíbe dibujar o pintar en paredes o tapias cosas injuriosas o indecentes, baxo la pena de cincuenta sueldos. En el mismo lugar se apuntan otras del año 1301, acerca de la propia materia; y las últimas son de 1446, en las que se concede a

* Aspectos artísticos de la pintura catalana en *L'Art català*, dir. Folch y Torres. Amplia aportación documental en Madurell, *Pedro Nunyes*, y *El pintor Lluís Borrassà*; Sanpere y Miquel, *Los Cuatrocentistas catalanes*, y *Els trescentistes*, I; Gudiol, *Els trescentistes*, II. Estatutos de 1688 de la Cofradía de pintores en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 396. Véase la colección de los «Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona».

los pintores, quando se hubiese de tratar del bien del oficio, juntarse todos los años para proponer quatro peritos al Magistrado de la Ciudad, de los quales debía éste nombrar dos para Cónsules del gremio, quienes habían de jurar sus oficios en manos del Almotacén; y se ordena también que nadie pueda poner taller de pintura sin haber obtenido carta de examen.

Después no se halla memoria de otras ordinaciones hasta el año 1519 (según consta y está inserto en el Libro Consular), en que los Cónsules del gremio de pintores, a instancias de todos los individuos, presentaron a los Reyes Católicos Doña Juana y D. Carlos I, unos estatutos para el aumento y perfección del arte, los que merecieron la Real aprobación por cédula despachada en Barcelona a 30 de mayo del referido año. Se reducen: 1.°, a sostener el rigor de los exámenes, según estaba ya mandado por antiguas ordenanzas, pues suponen que habían caído ya en desuetud respecto de la tolerancia que entonces reynaba en dar las licencias, y el desorden general que había en pintar retablos [1] gentes ignorantes que salían fuera de la ciudad a emprender obras en descrédito del arte; 2.°, a distinguir el examen del pintor de retablos del de cortinas, de modo que fuesen dos oficios separados aunque baxo de un mismo cuerpo conforme el tenor de otras ordenanzas también antiguas. Según parece, cada qual se examinaba de aquel ramo de pintura en que se hallaba más hábil, sin poder exercer otro, a menos de que su suficiencia alcanzare a todos generalmente. 3.°, que conforme a lo prevenido en otros antiguos estatutos ningún pintor pudiese sacar al encante público retablos, cortinas, ni paños pintados sin ser reconocidos por los Cónsules afín de evitar fraudes. 4.°, se trata de la fiesta de San Lucas como a tutelar del gremio, de los arbitrios para sostener los gastos y de la potestad que tenían los Cónsules para imponer multas contra los contraventores de las ordenanzas. 5.°, se trata de la formalidad del examen, y de la obra que debía presentar el examinado de retablero y de cortinero dentro del término de dos meses, y de los derechos que debían pagar por los trabaxos de los Cónsules y de los Clavarios. 6.°, se establece como los pintores podían juntarse y celebrar Concejo, con intervención del Juez Real, para tratar de los negocios del oficio.

En 15 de octubre de 1596 el Señor Felipe II aprobó con su Real privi-

[1] Parece que los pintores de que aquí se hace mención eran tan sólo los pintores y doradores de retablos para las Iglesias y los de vanderas, pendones, ganfalones, cirios, caretas de máscara, cortinas y vidrieras de templos, pues no se habla de la pintura al olio sobre lienzo, cobre, etc. * Cf., además de la bibliografía citada, la que figura en la p. 535.

legio las referidas ordenanzas, y confirmó otras que los dos Cónsules del gremio le presentaron con motivo de la erección de su cofradía baxo la invocación de San Lucas. En éstas se trata: primeramente de fixar los subsidios a los gremiales para la sustentación de la cofradía, celebración de las festividades, y fondo de la caxa. 2.° De poder dichos gremiales juntar Consejo por negocios del arte quantas veces les pareciese conveniente, sin asistencia del Oficial Real. 3.° Se prefixa el derecho de examen para las maestrías a tres ducados para los nacionales, la mitad para los hijos de maestros aprobados, y seis ducados para los estrangeros. 4.° Que ningún pintor pueda sacar obra al encante ni en otro qualquiera sitio para vender, que no sea reconocida por los Cónsules, los quales puedan romperla encontrándola falsa siendo pintura de cosas humanas, y siéndolo sagradas debían entregarla al Santo Oficio. 5.° Se señala para el aprendizage dentro de Barcelona el tiempo de cinco años continuos, pero el que viniere de fuera para pretender la maestría se le debía conceder siempre que sugetándose al examen fuese encontrado hábil, y de no sujetarse a esta formalidad caía en la pena de diez ducados, y de perder las pinturas. 6.° Que para ser admitidos en dicho gremio habían de probar limpieza de sangre como lo tenían establecido por estatuto los boticarios, drogueros, candeleros de cera y otros de dicha Ciudad. 7.° Que el dorado y estofado se mirasen como artes diferentes de la pintura llana de tablas, lienzos, o cueros u otras cosas; y así el pintor que no fuere examinado de los dos primeros ramos, no pudiese exercerlos, ni tampoco el dorador podía obrar de pintor sin tener todos los requisitos para tal, pero en el caso de examinarse de una arte el aprobado ya de otra, no debía pagar más de los derechos de un examen. 8.° Se trata del examen [1] que debían sufrir los pintores de vidrieras, que era otro de los ramos del arte sugeto en todo lo económico a las ordenanzas del gremio, y se especifica la pieza de examen de pedazos de

[1] Este precioso arte, que se había creído enteramente perdido en Europa, hasta que en estos últimos años se restableció en París, donde ha sido mirado como un rarísimo hallazgo, estuvo en otros tiempos muy floreciente en Barcelona, de modo que su tradición ha continuado hasta nuestros tiempos, bien que no con la perfección de los antiguos. Verdad es que las vidrieras pintadas han perdido su uso en los templos modernos, y esto ha podido causar la decadencia del arte. Véanse en la Catedral, Santa María del Mar, Santa María del Pino, San Justo y Pastor y otros templos de fábrica gótica con quánta viveza y frescura se conservan los colores, a pesar de la injuria de los temporales y transcurso de centenares de años, pues la mayor parte, por su género de labores y adornos, manifiestan una antigüedad lo menos de tres siglos.

MURATORI: *Antiquitates*, II, p. 393. Duda con razón del país en donde primero se conoció este arte inventado en la media edad, pero asegura, con el testimonio de Anastasio el Bibliotecario, que el Papa León III, por los años de 802, hizo construir las ventanas o claraboyas de la Basílica Constantina con vidrios pintados.

vidrio reconocidos que representasen una o muchas imágenes, y el modo de ajustarlos y de emplomar la vidriera *.

En las ordenanzas que en 1599 publicó el Magistrado de Barcelona se estatuyeron varias reglas acerca de la perfección del arte de la pintura en vidrio. En primer lugar establecen con mayor rigor la formalidad del examen afín de asegurar la permanencia y bondad de los colores que ya iban entonces decayendo notablemente según se explica en el preámbulo de dichas ordenanzas.

XX

DE LOS VAYNEROS

Este oficio debe considerarse uno de los más antiguos que reglamentó la policía municpal de Barcelona. Los primeros estatutos de que se hace mención en la *Rúbrica de Ordinaciones* va citada (fol. 220) son del año 1357; en las que entre otras cosas se prohíbe a los vayneros trabaxar con luz artificial, y se les previene la especie de pieles que pueden usar, el modo de obrarlas y de echar los remiendos. En 1366 se citan otras promulgadas por el Almotacén sobre la preparación de las pieles y de su cosido y otros puntos puramente fabriles, que se repitieron con alguna variación en 1370 y en 1387. Otras se publicaron en el 1406 acerca de la especie de cuero que se debía usar para las dagas y cuchillos, y del género de su cosido. En 1495 se repitieron otros estatutos sobre la obra de las vaynas y de los estuches, y de las calidades del acero propio para cada instrumento.

XXI

DE LOS CORACEROS

Uno de los oficios más antiguos de Barcelona, y que en otros tiempos no sería de los menos florecientes, fue el de los coraceros, respecto de

* Sobre vidrieras véase AINAUD, *Cerámica y vidrio*, p. 374-397. Una lista de pintores de vidrieras (1319-1722) en BASSEGODA, *Santa María del Mar*, I, p. 536-539.

haber sido Barcelona por espacio de más de tres siglos el centro de las expediciones militares de los Reyes de Aragón, y el principal departamento de las fábricas de pertrechos de guerra para proveer las armadas y exércitos. Mas por esta razón fue de los gremios que primero se extinguieron, porque el uso de las armas de fuego hizo poco a poco inútiles y despreciables semejantes resguardos y armaduras en los guerreros. Así vemos que habiendo sido el gremio de los coraceros de los que merecieron estar en el catálogo de los que formaron en el año 1257 el orden de menestrales en el primitivo Concejo Municipal, después de entrado el siglo XVI ya no se leen en los fastos municipales los nombres de tales artífices.

Los primeros estatutos de que hemos podido hallar memoria cierta en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 209) son del año 1321. En ellos se prohíbe meter hierro de Venecia en el cuerpo de la coraza ni en la gorguera, permitiéndolo sólo en los brazales y faldas, y el modo de clavetear y engonzar las piezas y las hojas de lata. Otras relativas a lo mismo se repitieron en 1325. En el año 1330 fue publicado un estatuto municipal sobre la obligación de los coraceros en guarnecer con tres doblezes de cañamazo las corazas, y sobre el número de clavos con que debían ser clavadas. En 1365 fue provehido por el Almotacén sobre el modo de recoger las cortaduras de hierro y acero sin poderlas arrojar a la calle. En 1455 se publicaron unas ordenanzas en que concedía a los gremiales la facultad de elegir todos los años en el día de San Estevan dos Cónsules con la autoridad para reconocer los obradores y denunciar las obras falsas. En ellas se mandaba que nadie pudiese usar de dicho oficio, sin estar antes examinado y aprobado, y se imponían penas contra los que ponían hierro por acero en las piezas, y otras cosas relativas al arte. En el mismo se publicó una tarifa general que prefixaba el precio de las corazas así de hierro como de acero, y otras muchas armas defensivas usadas en aquellos tiempos. La última disposición municipal que encontramos citada es la del año 1462, en que se prohíbe obrar corazas de arneses viejos.

XXII

DE LOS GALONEROS

Este oficio es uno de los modernos que se establecieron y arraygaron en Barcelona, pues en el preámbulo de las primeras ordenanzas que le dio el Magistrado Municipal en 1505, según consta en los asientos [1] de su archivo, se expresa ser entonces dicho arte muy reciente en aquella Capital, al paso que se encarece su grande utilidad para fomentar el comercio, de lo que se infiere claramente que sus artefactos formaban ya un ramo muy considerable de exportación en aquella época.

En el primer artículo se encarece quánto conviene al bien de las artes no admitir sino sujetos idóneos y aprobados, dándoles orden y manera de vivir en buena policía. Por lo tanto se concede a los individuos del oficio de galoneros, que en la víspera del día de la Asumpción se junten en la casa del Mayoral para tratar de la celebración de la festividad de la Virgen como tutelar de su nueva cofradía. En el 2.° se trata de los derechos de admisión y del subsidio anual con que debían contribuir los gremiales para el fondo pío de la cofradía. En el 3.° de los exámenes a que debían sugetarse así los nacionales como los estrangeros que querían recibir la maestría, y de la tarifa de los derechos que debían satisfacer. En el 4.° se manda que ninguno podía ser admitido a exámenes, que no hubiese tenido quatro años de aprendizage, sin necesidad de haberlos practicado en Barcelona. En el 5.° se trata del orden y asistencia en los viáticos de los enfermos del gremio. En el 6.° sobre el socorro de los enfermos necesitados y gastos de entierro del fondo pío de la caxa. En el 7.° de la asistencia al entierro de los difuntos. En el 8.° de la elección de dos Mayorales por sorteo todos los años. En el 9.° de la jurisdicción de los Mayorales para juzgar y castigar con penas pecuniarias a los falsificadores. En el 10.° del poder de los mismos oficiales para decidir sumariamente los debates y qüestiones tocantes a cosas del arte entre maestros y mancebos, sin apelación ni recurso. En el 11.° de las cuentas que han de dar los Mayorales que cumplen su oficio. En el 12.° del Colector que se debía elegir para recaudar las derra-

[1] A. H. M.: Serie IV, n.° 12, *Ordinacions, 1199-1510*, f. 135.

mas y subsidios del gremio y cofradía. En el 13.° del impedimento que contrahían para obtener empleos en el gremio los deudores a la cofradía. En el 14.° de la multa que se debía exigir de los maestros que siendo convocados no asistían en las juntas. En el 15.° de la libertad que se concedía a los artífices, respecto de tener el oficio de galonero varias especies de artefactos, para examinarse en aquella maniobra o maniobras en que tubiesen más habilidad, pero con prohibición de poder exercer las demás hasta sufrir nuevos exámenes, a lo que no se podían negar los Mayorales. En el 16.° de la prohibición de recibir oficial o aprendiz de otra tienda sin noticia o consentimiento del primer maestro. En el último se ordena expresamente de que dicho gremio no pueda jamás solicitar confirmación Real de estos estatutos ni otros que se reciban en lo sucesivo, por los grandes perjuicios que resultan a las artes y al bien público, como la experiencia lo había mostrado, de perpetuar estatutos, que siendo saludables en el tiempo de su formación, dexaban de serlo en tiempos posteriores por las nuevas circunstancias que exigían continuas mutaciones para el adelantamiento y conservación de los oficios.

Desde 1505, fue gobernado aquel gremio por las sobredichas ordenanzas hasta el año 1582, en que con motivo de las que se concedieron en 1548 al nuevo gremio de los cordoneros; las discordias originadas entre ambas comunidades sobre las restricciones y privativas de sus artefactos, obligaron a las juntas de los mismos cuerpos a proponer al Magistrado Municipal nuevas ordenanzas que conspirasen a hermanar los dos gremios, señalando los verdaderos límites del exercicio peculiar de sus oficios. La execución no se pudo lograr hasta 1584, en que por concordia ajustada entre ellos mismos, se reunieron en un sólo cuerpo. Este acto de unión y buena harmonía no pudo pacificarlos, pues los que exercían el arte de cordoneros impetraron a 13 de julio de 1599 del Señor Felipe III ser reintegrados en sus primitivos estatutos formando otra vez gremio separado.

En el capítulo 1.° de este Real privilegio se manda, que a causa de la variedad de costumbres, usos y modas introducidas hasta aquel tiempo, nadie pudiese fabricar, contrahacer, falsificar o vender qualesquiera cosas o artefactos pertenecientes así al arte de galoneros como al de cordoneros.

En el capítulo 4.° del mismo privilegio se confirma el artículo XV de las ordenanzas generales de ambos gremios de 1582 en que se ordenaba que ninguna persona no examinada pudiese públicamente ni privadamente

tener tienda, fabricar ni vender por menor manufacturas propias de aquellos oficios, señaladamente del de galoneros, como eran toda suerte de *franjas, pasamanos, galones, cintas* y toda especie de *guarniciones* de vestidos que se trabaxasen al telar. En dicha Real cédula no sólo se confirman las primitivas ordenanzas de los galoneros de 1505, sino también las de la erección del gremio de cordoneros que se efectuó en 1548. Éstas constan de diez y ocho capítulos relativos a los exámenes, a los años de aprendizage, a los derechos de entrada, a las privativas de la fábrica y venta de los artefactos, a la prohibición de mezclas de oro u plata falsa con seda, y a todos los demás puntos de gobierno económico de su cofradía.

XXIII

DE LOS GUADAMACILEROS

El oficio de Guadamacilero que comprehendía el arte de dorar y estampar los cueros, de que el gusto de los siglos pasados sacaba un gran servicio para cubrir las paredes de los estrados, y para cortinas, coxines y otros usos, no podía faltar en Barcelona, como centro entonces de todas las artes conocidas. Y aunque entre los artífices que en el año 1316 componían la clase de menestrales del Concejo Municipal, se leen matriculados dos guadamacileros en prueba de estar ya entonces reducidos a cuerpo ordenado, no hemos podido encontrar sus ordenanzas peculiares de aquel tiempo ni de otros anteriores *.

En el registro del Archivo Municipal [1] es donde se hallan extensos los estatutos que el Magistrado les dio en 1539 reducidos a cinco artículos. En su preámbulo se supone que aquel oficio a la sazón había tomado gran incremento por estar en su mayor fuerza el gusto de los guadamaciles para adorno de los templos y de las casas particulares; pero que por los abusos, desórdenes y fraudes que hasta entonces se habían experimentado en el arte a causa de no tener Veedores que celasen su enseñanza, ni reglas para los exámenes, abundaban los artefactos falsificados por la impericia de unos y la malicia de otros, en descrédito de la Ciudad y de su comercio.

[1] A. H. M.: Serie IV, n.º 16, *Ordinacions, 1538-1549*, f. 18.

* Véase Genís Bayés, *El antiguo gremio*, y *Exposición de cueros de arte*.

Para asegurar la reputación y conservación de aquel oficio que acaso por accidentes hoy ignorados había perdido toda regla de policía ordenada, el Magistrado Municipal había dispuesto las ordenanzas siguientes:

Primeramente que dentro de Barcelona y sus términos nadie pudiese exercer el oficio sin estar antes examinado, y los que actualmente tenían obrador puesto, dentro de dos meses se hubiesen de examinar, y de lo contrario cerrar su tienda. Que el examen se había de hacer en la casa de la cofradía de San Estevan, del gremio de los freneros, o en la de uno de los Prohombres de éstos. Allí se especifican las maniobras y ensayos que había que hacer el examinado así en la tintura de las pieles como en el estampado del oro y la plata, previniendo que a los que por falta de medios no pudiesen juntar los materiales para estos ensayos debe el gremio subministrarlos. Los derechos de examen se reducían a quince sueldos por la caxa de la cofradía, de lo que estaban esentos los hijos de maestros.

En segundo lugar se prescriben tres años de aprendizage en casa de maestro aprobado de la Ciudad o de otras partes, precediendo certificación jurada de éste; que ningún maestro pueda hacer guadamacil de piel de oveja ni estamparlo con oropel ni estaño; que tampoco pueda dar que trabaxar a oficial que no sea habilitado por los Cónsules del oficio; que sean elegidos cada año dos Cónsules con el cargo de reconocer las tiendas de los maestros para ver la bondad y ley de las obras, y dar su juicio sobre ellas, con asistencia de tres peritos en caso de hallarse falsas, las que debían ser quemadas según costumbre general en los oficios de Barcelona; que el maestro que comprase algún surtido de pieles para la provisión de su exercicio, debía denunciarlo a los Cónsules para el repartimiento entre los demás gremiales al coste y costas.

XXIV

DE LOS CARPINTEROS

Aunque no conste la época fixa de la erección del gremio del arte de la carpintería, entre los indivduos de las diferentes clases de artesanos que compusieron el Concejo Municipal en 1257 se hallan inscritos qua-

tro carpinteros. Con todo esto el reglamento más antiguo que se ha encontrado en orden a la policía de dicho oficio no pasa del año 1334 *.

Según cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 234) en el referido año fue publicado un vando por los Obreros del Ayuntamiento señalando el sitio donde debían tener dichos gremiales la madera, y con varias precauciones para evitar los incendios. También se señala la calle junto a la playa donde sólo se podían aserrar los maderos con sierra grande. En 1340 se publicó otro vando prohibiendo aserrar en las calles. En 1433 se ordenó que ningún carpintero pudiese comprar cierta calidad de madera para revender ni cortarla para venderla pormenor, y menos agabillarla, ni hacer cofres de madera de Pisa, y a este tenor otras disposiciones sobre algunas reglas del arte y policía de aquel Común. En 1456 se estableció que ningún carpintero pudiese abrir tienda sin estar antes examinado y aprobado y haber satisfecho por los derechos quarenta sueldos el nacional, y setenta el estrangero; que los que vendían tablazón, latas y otras piezas cortadas, las habían de dar el ancho grueso y largo señalados en las muestras hechas y prefixadas que estban en poder del afinador de la Ciudad. En 1462 fueron promulgados unos estatutos en que se trata de la elección de los Prohombres del gremio, de cuyo empleo quedaba incapaz el que fuese deudor a las contribuciones de la cofradía. En el mismo año se ordenó que ningún albañil pudiese hacer obra de carpintero sin ser primero examinado en este arte a menos de ser remiendos. En 1472 se estableció el modo como las obras debían ser reconocidas y selladas por los Prohombres del oficio, y de los derechos que debían percibir.

En el *Libro Consular* del gremio constan algunos privilegios Reales a favor de aquel oficio. El primero es del Rey Don Juan I, dado en Tortosa en 1393, quando se instituyó la cofradía baxo la invocación de San Juan Bautista, y se arreglaron sus estatutos económicos y piadosos. Por lo que mira a los primeros, fue ordenado: que ningún carpintero pudiese suplantar a otro en obra que éste hubiese empezado; ni recibir en su obrador a mancebo o aprendiz que no hubiese concluido la temporada con su primer maestro. El segundo privilegio es de Don Alfonso V, dado en Barcelona en 1424, con que aprueba ciertas ordenanzas hechas por dicho gremio

* Textos de las ordenanzas de la Cofradía, de 1388 y 1393, en BOFARULL, *Gremios y Cofradías*, I, p. 323, y II, p. 87; DURÁN Y SANPERE, *La cofradía y el gremio de carpinteros*. Sobre el arte del mueble véase BURR, *Hispanic furniture*. Sobre los escultores, que hasta 1680 formaron parte del gremio de carpinteros véase MADURELL, *Los escultores de Barcelona*, *Los maestros de la escultura* y *Escultores renacentistas*.

sobre varios puntos de su gobierno. El tercer privilegio es de la Reyna Gobernadora Doña María dado en Barcelona en 1448, en que se trata del día y de las formalidades de la elección de los oficios. El quarto es de Don Felipe III, dado en la misma Ciudad en 1599: en que se prohíbe el revender madera obrada, y el arrancar nogales, álamos, chopos y otros árboles antes de tiempo; el admitir a jornal a los oficiales debiendo ser a mesadas: el recibir aprendiz alguno por menor tiempo de quatro años; y el tener tienda abierta obrando madera nueva el que no estubiese examinado.

Del contexto de unas ordenanzas que se citan, hechas por el Ayuntamiento a 29 de mayo de 1431, se deduce que el oficio se dividía en carpinteros *caxeros*, como si dixera, de muebles; en carpinteros *bosqueros*, es decir, de obras y edificios. También se citan otros vandos municipales: el primero del año 1470, el segundo de 1475, el tercero de 1497 y el quarto de 1518, y unos estatutos del mismo gremio, en que se prescriben ciertas reglas para el reconocimiento y marca de los artefactos, afín de evitar los monopolios, y para arreglar el alquiler de las maderas y el tiempo prescrito a la oficialía, que eran tres años después de los quatro de aprendizage.

Por último consta, según los asientos del referido *Libro Consular*, que en 24 de octubre de 1397 el Cabildo de la Catedral de Barcelona, concedió a los cofrades del gremio de carpinteros hacer sus festividades en la Capilla de San Juan de dicha Santa Iglesia, y celebrar sus juntas en la sala capitular de los Canónigos. En 30 de octubre de 1505 el referido Cabildo concedió a dichos gremiales la Capilla de San Josef, sita en los claustros de aquella Catedral, para celebrar allí sus fiestas y establecer sus enterramientos. Ya en 1431, a 25 de febrero, mediante una concordia, la Abadesa y Comunidad del Monasterio de Santa Clara concedió a los sobredichos cofrades facultad de usar la capilla de San Juan para sus oficios y culto el día de la festividad del Santo, y de la tumba para los entierros.

XXV

DE LOS BATIHOJAS

Este oficio, que se reducía a batir el oro y plata en hojas sutiles para los dorados y otros usos, cuenta sus primeras ordenanzas gremiales desde

mediados del siglo XV, y además hay memoria de que cien años antes era un arte muy corriente en Barcelona, pues hemos visto más arriba como los batihojas que tenían sus obradores en la *Plaza del Rey* dieron motivo a un Decreto Real de D. Pedro IV. Sin embargo, hasta el año 1558 no obtuvo este gremio plazas anexas en el Concejo Municipal *.

Las primeras ordenanzas que se citan en la *Rúbrica de Ordinaciones* (Fol. 236) son las que publicó el Ayuntamiento en el año 1462. En ellas se ordena para el día de San Miguel la elección de dos Cónsules anuales que rigiesen el gremio, los que debían prestar juramento en manos del Almotacén de la Ciudad. Trátase también de la forma de los exámenes a que se debían sugetar los que querían poner obrador, y de los derechos de su admisión que se debían satisfacer a la caxa del oficio, y se reducían a veinte sueldos para los nacionales y al doble para los estrangeros; y a este tenor otras disposiciones para el bien y conservación del arte.

En 1472 fueron publicados otros estatutos, en que se especifican las maniobras que se requerían en los que habían de entrar a exámenes; de los quales eran reputados incapaces y excluidos los que hubiesen sido esclavos. Siguen después otras disposiciones sobre algunas reglas fabriles.

XXVI

DE LOS ZAPATEROS Y CHAPINEROS

Ya hemos visto más arriba, como el oficio de los zapateros debe considerarse por el más antiguo entre los que formaron las primeras corporaciones gremiales de Barcelona; pues los testimonios de su existencia suben hasta los años 1200. Así también encontramos que entre los individuos que componían en 1257 las diferentes clases de menestrales en la formación del primer Concejo Municipal, se leen inscritos cinco zapateros **.

A pesar de esta antigüedad no han podido hallarse reglamentos concernientes a la policía de este gremio hasta el año 1311 en que según cita la

* Véase § 12 del presente cap. y Genís Bayés, *El antiguo gremio*: Durán Sanpere, *El oro y sus industrias*.

** Texto de las ordenanzas de la Cofradía de 1405 y 1409 en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 255 y 287. Historial documentado del gremio en Capmany-Durán, *El Gremio de los maestros zapateros*.

Rúbrica de Ordinaciones (fol. 226) el Ayuntamiento publicó una ordenanza sobre la manifestación que todo zapatero debía hacer al comprador de la especie y calidad de cuero que empleaba en los calzados, si era *cordoban*, *badana* o *cabra*. En 1326 se publicó otra en la que se prohibía vender, comprar y calzar en los domingos ni otras fiestas del año. En 1394 fue publicada otra, para que los maestros y los oficiales del oficio y los del de chapineros formen unidos un mismo cuerpo y una caxa común de cofradía. El año siguiente se dio un reglamento acerca de la obra de los zapatos, la bondad de los materiales y otras cosas.

En 1406 se estableció por edicto del Almotacén de la Ciudad que los oficios de zapateros y chapineros tubiesen dos Cónsules anuales, los quales pudiesen reconocer y visitar las tiendas. En él se trata de las penas impuestas contra los falsificadores de artefactos o encubridores de materiales adulterados. En el mismo año se prescribieron ciertas reglas y precauciones para evitar los fraudes en los materiales y en la costura de toda especie de calzado.

En 1414 se tasaron los salarios que correspondían a los oficiales por la costura de cada docena de zapatos y chapines. En 1433 se estatuyó que todo zapatero y chapinero antes de poder abrir tienda debía haber practicado el oficio por espacio de quatro años en casa de maestro aprobado, y contribuido con treinta sueldos a la caxa de la cofradía. En 1446 se publicó un reglamento municipal prohibiendo que se pudiesen tener en la plaza del encante mientras éste durase zapatos nuevos para vender en mesas, asientos ni poyos; pues sólo se podía hacer su venta por medio de corredor público. También se prohibió que ningún zapatero, chapinero y zurrador pudiese usar de su oficio en casa de otras personas que no fuese la suya, o la de sus gremiales respectivos.

Finalmente fue ordenado que ninguno de dicho oficio pudiese vender zapatos, chapines, zuecos, borzeguíes de parada en mesas, bancos y poyos, debiéndolo executar en sus propias tiendas que a este fin se manda que sean públicos los obradores. En 1462 se mandó por otro edicto que ninguno de los dichos oficios pudiese vender artefactos suyos que en parte fuesen viejos y en patre nuevos. En 1472 se cita una concordia entre los zapateros y chapineros acerca de las obras que en adelante debían ser privativas de dichos oficios.

XXVII

DE LOS SOMBRERREROS

Aunque las primeras ordenanzas que se encuentran sobre la policía gremial de este oficio no pasan del año 1545, y la matrícula de sus individuos en el Concejo Municipal es posterior al de 1600, el exercicio del arte de sombrerero se debe considerar establecido en Barcelona desde principios del siglo XIV o fines del anterior, pues en el preámbulo de las referidas ordenanzas se supone haber sido muy acreditado en tiempos pasados. Añadiendo a esto el tiempo que debe suponerse para que un oficio nuevamente introducido en un país llegue a alcanzar fama, que siempre supone perfección, queda probada la antigüedad del oficio de sombrereros.

Por los referidos estatutos [1], que fueron promulgados en beneficio y conservación del arte por el Ayuntamiento en 1545, consta el gran despacho que tenían los sombreros de fábrica barcelonesa en los países estrangeros y la utilidad que trahía a la Ciudad este ramo de industria comerciable, que los fraudes y abusos de los falsificadores habían desacreditado notablemente [2]. Para atajar y remediar tales abusos se arregló el método de dar el tinte, y las calidades de que éste debía constar, pues el negro debía caer siempre sobre el pie de azul. La obra, una vez concluida, debía ser vista y juzgada por el Almotacén de la Ciudad con el voto y parecer de los Veedores del oficio; y hallándola falsa se debía quemar amás de la pena de cincuenta sueldos impuesta al artífice.

También se ordenó que en los sombreros no pudiese entrar lana Sarda con las astucias de la goma y la cola en engaño de los compradores; y que dentro de la Ciudad y su territorio nadie pudiese comprar sombreros usa-

[1] A. H. M.: Serie IV, n.º 16, *Ordinacions, 1538-1549*, f. 128.

[2] Para noticia y testimonio del crédito que mantubo el sobredicho oficio de los sombrereros de Barcelona, vamos a copiar aquí literalmente el preámbulo de dichas ordenanzas, que dice:

Com experiencia hage mostrat que algunes persones del dit ofici, no mirant al honor y reputació de aquell, y poch zelaats de la salut de les lluts ànimes, hagen abusat y comesos fraus en lo ennegrir y tenyir dels sombreros blanchs qu'es fan en la present Ciutat, dels quals en temps pasat se acostumava fer gran expedició per les parts de Franza e Itàlia... e a la experiència s'és vist y's veu que per dita causa molts, y assenyaladament los de las ditas parts de Franza e Itàlia han deixat de venir comprar y ferne lo comerci que ans ne feyen: lo que, com dit és, redunda en gran dany del dit ofici y singulars de aquell, y als drets e imposicions de la dita Ciutat...

dos para teñirlos y revenderlos como nuevos. baxo la pena de perder dichos sombreros, y de la multa de veinte y cinco ducados.

XXVIII

DE LOS CORDONEROS

El primer cuerpo de ordenanzas que obtuvo el oficio de los cordoneros para arreglar en forma de gremio su gobierno económico y enseñanza fabril, fue el que le dio el Magistrado Municipal en 1548. En conseqüencia de la existencia política que recibió este oficio clasificado entre las demás corporaciones de artesanos, fue habilitado desde el año 1584 para las plazas del Concejo de Ciento.

Las referidas ordenanzas se reducen a catorce capítulos para conservar el crédito y prosperidad del arte, y atajar los abusos, fraudes y falsificaciones en daño del público y de los compradores. Se prescribe la pena contra los que falsifican sus obras, especificándose que no se puedan hacer para vender franjas, pasamanos y otras guarniciones y artefactos con mezcla de dos sedas ni de hiladillo; que los sombreros de terciopelo o tafetán que se hagan para vender sean de género nuevo; lo mismo se debía entender de las bolsas y bolsones, y de los sombreros hechos de franja de seda que debían ser forrados de tafetán o terciopelo nuevo. Después se trata de la obra de ciertas guarniciones, borlas, botones y otras piezas sueltas. Prohíbese también que ningún maestro pueda dar obra pública ni privadamente a oficiales que estén ajustados con otros por años meses o por piezas, y en este último caso no puedan recibirlos hasta que hayan concluido la obra empezada con el primer maestro, a menos que éste diese su consentimiento. Se ordena que ningún maestro pueda tener más de dos aprendizes, los quales hayan de escriturarse por quatro años, cuya temporada debían cumplir íntegramente antes de poder pasar en casa de otro; que toda viuda de maestro pudiese continuar la tienda de su marido corriente con oficial y un aprendiz mientras se mantenga en la viudedad; y en el caso de casarse con mancebo de dicho oficio, éste quede obligado a examinarse dentro de un año. Prescríbense después las formalidades de los exámenes, especificándose varios nombres de las piezas que debía presentar el examinando, y los derechos que

estaban señalados para la admisión, que eran un florín de oro. Por último se prohíbe a los oficiales el poder trabaxar ocultamente de su propia cuenta; y toda mezcla de tirado e hilado de oro y plata falsa con seda pura, a menos de ser por encargo de particular. Prescríbese después la formalidad en la elección de dos Veedores del gremio, que se debían mudar todos los años; los quales podían executar las penas impuestas con el auxilio del Almo-

XXIX

DE LOS TONELEROS

El oficio de los toneleros debe también reputarse por uno de los más antiguos de Barcelona, así por haber sido de los más necesarios en una ciudad y puerto mercantil tan famoso desde principios del siglo XIII, como porque ya en la institución del primer Concejo Municipal en 1257 se hallan inscritos quatro maestros de dicho oficio entre los individuos que componían el orden de artesanos matriculados.

Supuesta ya la corporación gremial antes de aquella época, no podía faltarle cuerpo particular de ordenanzas para su régimen y enseñanza, porque las publicadas por el Almotacén de la Ciudad en 1441, que son las primeras que aquí extractaremos, suponen al gremio ya establecido con sus Veedores y reglas constantes. Dichos estatutos publicados en forma de vando se reducen: primeramente a que toda pipa, media pipa, u otra vasija vinera que se vendiese o alquilase, había de ser hecha de buena madera para conservación de los vinos, señalada con la marca de la Ciudad por los Cónsules del gremio, los quales debían prestar juramento al Almotacén de usar con legalidad este encargo. En segundo lugar se ordena que los referidos Cónsules no puedan marcar botas para vino, que hayan servido para quesos, mantecas, aceyte, sardina, harenque y todo pescado salado.

En el siguiente año de 1442 se publicó otro vando municipal, prohibiendo baxo graves penas el construir pipas nuevas de otras vasijas que hayan contenido quesos, manteca, harenque, atún, azeyte, alumbre, granos u otra qualquier especie de caldos; y declarando, que todos los toneleros que tubiesen en su poder tales botas inficionadas, hubiesen de despacharlas dentro de dos meses, para evitar toda ocasión de fraude. En él se previene también

que nadie pudiese mandar fabricar botas, medias botas, barriles y otros vasos sin denunciarlo primero a los Cónsules para hacer el repartimiento de la obra entre los individuos del gremio, ordenando el salario que se debía llevar por cada pieza. Además, que ningún tonelero podía alquilar botas que hubiesen de salir por mar, sin denunciarlo a los Prohombres, para repartir aquel beneficio entre los demás gremiales; que todo individuo antes de exercer el oficio debía satisfacer por primera entrada a la arca de la cofradía quatro sueldos. Últimamente se trata del vendage de los rollos de aros y cercos para las botas; de sus calidades y medidas; y del salario que se debía considerar a los Cónsules para la diligencia de marcar con el sello.

En el año 1447 fue publicado otro edicto para confirmación de los estatutos sobredichos, añadiendo a las penas referidas la del perdimiento de las pipas, que debían aserrarse por medio. Y en 1489 se añadieron otros estatutos, en que fue ordenado, que toda madera que se introduxere en Barcelona de las tierras de la Corona de Aragón para el servicio del arte de los toneleros, debía venderse y medirse con la vara de cinco palmos, que de tiempo antiguo estaba para esto señalada; debiendo el artífice manifestar y declarar al vendedor de dicha madera la vara y modo de medir. Dicha vara debía estar en poder de los Cónsules del gremio para su mayor custodia y buen uso.

XXX

DE LOS ESPADEROS

De la existencia del gremio de los espaderos * no hemos hallado memoria más antigua y auténtica que el catálogo de los menestrales que en 1390 componían aquella clase en el Concejo Municipal, entre los quales se leen inscritos tres maestros de dicho oficio. Pero en su archivo no se conservan otras ordenanzas de aquel siglo que las que arreglan el gobierno de su cofradía instituida baxo la invocación de S. Pablo Apóstol; las obligaciones piadosas y hospitalarias de los cofrades; y el orden y ceremonial de sus festividades anuales.

Sobre el régimen económico y fabril de este gremio, en la *Rúbrica de*

* Los estatutos de la Cofradía de lanceros y espaderos, de 1401, figuran transcritos en el repertorio documental de Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, II, p. 192.

Ordinaciones (fo. 218) se citan algunos estatutos y disposiciones municipales desde principios del siglo XV, del tenor de las quales se colige que no eran éstas las únicas y primitivas. La primera es del año 1413, para prevenir que ningún espadero comprase hojas nuevas hechas en Barcelona sin ser primero reconocidas por los Prohombres; e igualmente paraque ningún herrero forjador guarnezca o suelde las que hubiesen sido quebradas. En 1433 se promulgó otro estatuto sobre la forma de juzgar las espadas por los espaderos guarnecedores y los forjadores, e igualmente sobre el arte de montarlas, armarlas y guarnecerlas. En el mismo año se establecieron varias ordenanzas tocantes al buen orden y régimen del oficio: por exemplo, sobre la guarnición de los hojas; la venta pública de las espadas; el término del aprendizage reducido a quatro años, y la contribución de treinta sueldos por la licencia de la maestría.

En 1446 se estatuyó que ninguna hoja de espada hecha dentro y fuera de Barcelona podía guarnecerse hasta ser reconocida y marcada por los Prohombres. También se trata de la forma del juramento que estos Oficiales debían prestar en manos del Veguer. En 1456 fue ordenado que todo oficial debía pagar diez sueldos a la caxa de la cofradía, y que ningún maestro podía darle más de veinte florines de soldada al año. En 1472 se publicó una ordenanza municipal para remediar algunos abusos en los agabillamientos de las obras, afín de repartirlas entre los artífices. Trátase también de la licencia que tenían la viuda e hijos de maestro de continuar el obrador del difunto; del repartimiento que se debía hacer de los surtidos de hojas de espadas que se comprasen; y de la prohibición de guarnecer de nuevo las espadas rotas o destempladas.

Además de las referidas disposiciones que se publicaron en diferentes tiempos, constan otras varias en el *Libro Consular* del gremio, donde están recopiladas cronológicamente. Primeramente por los estatutos municipales de 1422 no se podían comprar ni montar hojas nuevas de Barcelona o trahídas de Pisa, sin reconocerlas los Prohombres, que debían romper las falsas. Además ningún herrero forjador de hojas podía exercer el oficio de armarlas y montarlas; y las hojas rotas no se podían añadir a menos que la rotura estubiese en el mantín. Por último trátase del modo de acerar y dar temple a las hojas.

En 1444 fueron promulgadas otras ordenanzas que prescribían la calidad del cuero propio para guarnecer las espadas; la forma de venderlas en el encante público; el término del aprendizage; el número de oficiales

y aprendices que podía tener cada maestro; el reconocimiento de las espadas que traxesen los estrangeros a vender; la soldada que se debía dar a los oficiales bien fuese por años, por meses, o por piezas; el descuento que se debía hacer del salario de los oficiales solteros (que todos comían y dormían en casa del maestro) para su manutención; enfín, se prohíbe a dichos oficiales trabaxar en sus casas. En 1456 se publicó un vando sobre la forma como debían ser reconocidas y marcadas por los Prohombres las hojas de espadas que venían de Pisa.

En 1465, afín de terminar las disputas entre los espaderos guarnecedores y los forjadores de hojas, se publicaron unas ordenanzas, en que se demarcan los límites a que se debían reducir las maniobras de cada uno de dichos oficios; se señalan también los casos en que debían intervenir los Prohombres de ambos, que aunque formaban caxa común, ésta tenía dos llaves, y era administrada alternativamente; y enfín, se prohíbe que los espaderos forjadores pudiesen tener hojas envaynadas en sus tiendas. En 1474 fueron dispuestos otros estatutos prohibiendo los agabillamientos y monopolios, y estableciendo el método equitativo del repartimiento en los surtidos de hojas que se comprasen para provisión del oficio. En 1480 se ordenó que respecto de reputarse por uno mismo los oficios de espadero y lancero en quanto al gremio, mas no en quanto al orden fabril, los que quisiesen exercer uno y otro, antes debían sugetarse a dos exámenes diferentes; y que no se llevasen espadas al encante público sin ser examinadas por los Cónsules.

En 1567 dispuso el Concejo Municipal otros estatutos, en que se arreglan de nuevo los derechos de entrada, y la forma, piezas y maniobras que se debían proponer a los examinandos. Entre las piezas de espadero que allí se nombran son: espada de una mano, y otra de dos manos, una daga, un alfange morisco y un cuchillo con sus guarniciones de diferentes colores, materiales, barnizes y empabonados. Entre las de lanzero se expresan: un lanzón y una lanza a la gineta, un bordón de peregrino, una hasta de justar, una vara del Santo Oficio, un bastón de Bayle y una varilla de portero, todo con sus cabos y guarniciones correspondientes. En 1606, afín de evitar disputas entre los espaderos y los empabonadores sueltos que exercían aquel arte en Barcelona, se ordenó que éstos fuesen agregados e incorporados al oficio, gremio y cofradía de los espaderos, señalándoles todas las maniobras que les correspondían en su exercicio, a las que se debían limitar puramente.

XXXI

DE LOS TORNEROS

El oficio de los torneros cuenta la época de su institución gremial desde el año 1556. en que fueron publicados los primeros estatutos que formó el Magistrado Municipal, divididos en diez y siete capítulos para conservación y enseñanza de aquel arte.

Primeramente se prohíbe en días de fiesta qualquier especie de fahenas corporales, y también en su víspera desde toque de la oración. Trátase después de la elección de los Prohombres y de un examinador del gremio, y de la cuenta que éstos debían dar, acabando el año de su cargo, a sus sucesores; y cómo no podían volver a obtener oficio hasta haber pasado dos años. Ordénase que nadie pudiese abrir tienda u obrador sin haber sido antes aprobado por los Prohombres y examinadores, pagando los derechos de once sueldos; que todo maestro forastero que quisiere avecindarse en Barcelona usando del oficio había de sufrir nuevo examen; que el tiempo del aprendizage no podía baxar de quatro años, a los quales se debían agregar dos más de oficialía antes de poder aspirar a la maestría; que ningún maestro podía recibir ningún joven en la clase de oficial, sin estar certificado de haber éste cumplido íntegramente el tiempo de su aprendizage con aprobación de su primer maestro; que no se podía tomar joven u oficial alguno a jornal sino por meses o años, a menos que fuese ya examinado de maestro; que ningún gremial podía comprar surtimiento de materiales para su oficio, sin que dentro del término de un día lo denunciase a los Prohombres, afín de que se tratase del repartimiento a coste y costas entre los demás individuos, según costumbre de los demás oficios; que ningún oficial podía dentro de Barcelona y sus términos exercer el oficio de su cuenta ni por la de otro pública ni ocultamente antes de ser examinado; que la viuda de maestro que hubiese fallecido sin sucesión, podía tener durante un año la tienda abierta y corriente, mas si había dexado hijos, dicha viuda manteniéndose en aquel estado, podía tener el obrador hasta que aquéllos llegasen a edad de diez y ocho años.

Los demás capítulos son todos relativos a los puntos piadosos de la cofradía instituida baxo la invocación de San Onofre, por exemplo: sobre la

asistencia hospitalaria de los cofrades, sus socorros espirituales y temporales, el culto y ceremonias de sus festividades, viáticos, entierros y otros actos públicos.

XXXII

DE LOS VIDRIEROS

Entre los oficios que antiguamente compusieron la industria gremial de Barcelona, fue el de los vidrieros de soplo y de horno. Uno y otro ramo habían sido un objeto importante de su comercio activo, como hemos visto más arriba en esta tercera parte, a causa del crédito que llegaron a adquirir sus artefactos dentro y fuera de España, así en la variedad y sutileza como en el primor y colores de las piezas del arte, que corrían en competencia con las famosas de Venecia *.

No ha sido posible averiguar la época de la formación del gremio, que no parece sea anterior al siglo XV, ni de la introducción de aquel primoroso arte, cuyo conocimiento es verosímil se hubiese comunicado a dicha Capital por medio de los Italianos, que en aquel tiempo poseían todas las artes de comodidad y de luxo. La memoria más antigua acerca de la existencia del referido gremio es del año 1455, pues en la elección de los quatro Concelleres municipales que se celebró aquel año conforme a la nueva planta de gobierno dispuesta por el Rey D. Alonso V, fue nombrado un vidriero en la quarta plaza, que quedó desde entonces anexa al orden de menestrales. Por otra parte encontramos que en las insaculaciones para las plazas del Gran Concejo de la Ciudad que fueron arregladas nuevamente en 1510, entre los diferentes oficios de artesanos que quedaron habilitados para su obtención, se cuenta el de los vidrieros.

El monumento de mayor antigüedad que podemos citar en prueba de la existencia del arte, es un vando municipal de 1324 sacado de la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 242), en que se prohíbe que los hornos para cocer el vidrio estén dentro de la ciudad, por los riesgos a que estaba expuesto el

* Sobre la corporación gremial véase PLANELL, *Historia del Gremio de Vidrieros*. Obras fundamentales sobre vidrios artísticos: FROTHINGHAM, *Barcelona glass in venetian style*; GUDIOL, *Els vidres catalans*. Bibliografía complementaria en AINAUD, *Cerámica y vidrio*, p. 345-358; VERRIÉ, *Tradición barcelonesa*. Sobre la Cofradía de San Bernardino véase *Cofradía de maestros esparteros*. Interesantes datos del siglo XVI en IGLÉSIES, *Pere Gil*, p. 211.

vecindario. En el mismo registro se encuentra la licencia del año 1455, para que los vidrieros y esparteros formen un solo gremio, y una misma cofradía baxo la invocación de San Bernardino, y nombren sus prohombres anuales. Después no se encuentra memoria de otras ordenanzas hasta que las prescrivió el Ayuntamiento en 1659, en las que se trata de restaurar el arte y dar nuevo orden al gremio reformando las antiguas. Constan de veinte capítulos, en la sustancia, conformes con las que generalmente regían la policía interior de los demás cuerpos de artesanos en orden a la admisión de aprendices, matrícula de maestros, inversión de su monte pío, y formalidades para las juntas de los gremiales. Sólo es de notar que la maestría no se podía conferir sino en persona que hiciese constar quatro años continuados de aprendiz, y dos de práctica de mancebo, y que la venta de artefactos de vidrio sólo era permitida en tiendas públicas aprobadas, de cuya costumbre ha conservado hasta nuestros días su denominación la calle de la Vidriería.

XXXIII

DE LOS HERREROS

Este oficio debe también reputarse por uno de los primeros que tubieron formal corporación: puesto que entre los sugetos que en 1257 formaban el orden de los artesanos en el Gran Concejo Municipal, se hallan inscritos quatro herreros. En los libros de *Ordinaciones Consistoriales* de los años 1316 y 1319 se cuentan otros gremiales de dicho oficio que ocupaban varias plazas en el Ayuntamiento, en cuya posesión siguió el gremio en los siglos posteriores.

Según el contenido del *Libro Consular* del gremio, consta un Real privilegio de Don Pedro IV dado en Barcelona a 10 de mayo de 1380, en que se aprueban unas ordenanzas * que los prohombres habían formado para arreglar la nueva cofradía que baxo la invocación de San Eloy se acababa de instituir, con varias prevenciones acerca de la celebración de los oficios y festividades, administración de su monte pío, socorro de los desvalidos

* Véase Bofarull, *Gremios y Cofradías*, t. II, p. 204, para las de 1401, fechadas según p. 180, para las ordenanzas de 1380, e *Ibíd.*, Bofarull en Barcelona el 24 de Mayo.

y enfermos, sepulturas y sufragios de los difuntos. Consta igualmente una cédula del Rey Don Martín expedida en 23 de mayo de 1401, en que aprueba unas nuevas ordenanzas que venían a ser un suplemento de las primeras; principalmente por lo tocante a la admisión de aprendices y oficiales, y a las atenciones que debían guardarse entre sí los maestros para no perjudicarse suplantándose los obreros de sus respectivos talleres.

En el sobredicho Libro consta otra cédula de la Reyna Doña María, dada también en Barcelona a 4 de agosto de 1448, en que confirma otras ordenanzas para el arreglo económico del gremio; que entonces, por razón del gran aumento que había recibido el arte, tenía repartidos los artífices en tres barrios, es a saber, el del regomir, el del arrabal, y el de la puerta nueva. Con este motivo el número de quatro prohombres que hasta entonces habían regido el oficio, se aumentó hasta seis, dos para la policía de cada demarcación. En 1454, Don Alonso V confirmó unas nuevas ordenanzas, que se reducían a la forma como se debían juntar los gremiales de los tres barrios para celebrar sus fiestas y juntas, y asimismo para enarbolar el estandarte en los casos de convocar y conducir sus individuos a función de guerra, y para administrar el monte pío común, y otras cosas del gobierno interior.

En la corporación de este gremio estaban entonces comprehendidos los cerrageros, los herreros de corte y los armeros, de los quales cada uno ocupaba su respectivo barrio *. Así es que por Real cédula de Carlos I dada en Barcelona a 22 de abril de 1538 fueron aprobadas ciertas ordenanzas, en que se prohibía trabaxar arcabuzes, escopetas, cerraduras y otros artefactos de cerragero a quien no fuese examinado por los prohombres del gremio; prohibiendo asimismo a los maestros vender arma alguna de fuego sin estar antes probada y marcada por dichos prohombres. Se permitía al que estubiese examinado de cerragero trabaxar en todos los ramos de la herrería, pero no a los demás gremiales, pues éstos sólo podían exercer aquel ramo de trabaxo en que hubiesen sido aprobados. Se prohibía la introducción de artefactos estrangeros, porque sólo se permitían los que fuesen fabricados dentro del Principado en lugares que tubiesen privilegio de examen. También se prohibía trabaxar llave alguna con la imprenta o mues-

* Sobre cerrajeros, armeros y fabricantes de agujas incluidos en este gremio véase González Sugrañes, *Els antichs gremis*, I, p. 1-30, y *La documentació del Collegi de Mestres Serrallers, Armers i Agullers de Barcelona*. Sobre fabricantes de clavos, Madurell, *Los claveteros*.

tra de otra en cera o papel. ni el que ningún oficial pudiese sin licencia de su maestro descerrajar alguna puerta, arca u otra cosa.

Las últimas ordenanzas que aquí citaremos son las que aprobó Felipe III por su cédula dada en 30 de Junio de 1599, por la qual se confirman los antiguos capítulos sobre los tres años de aprendizage; la prueba y marca de las armas de fuego; y la bondad de los artefactos comprobada por la marca peculiar de cada artífice. Añadiéronse algunos capítulos para atajar los abusos que cometían los carpinteros en la introducción de herrage falsificado y estrangero; y para arreglar los derechos de admisión así en orden a los vecinos de la ciudad como a los forasteros.

CAPÍTULO II

DE VARIOS OFICIOS ANTIGUOS DE ARTES UNOS EXTINGUIDOS, OTROS REUNIDOS, Y OTROS EXISTENTES, DE CUYA POLICÍA GREMIAL NO CONSTA EL CUERPO ÍNTEGRO DE SUS ESTATUTOS

I. CORALEROS = Ya hemos visto en la segunda parte de estas memorias, quán extendido estaba el ramo de la pesca del coral en Cerdeña y costas de Berbería, de la qual estaban en posesión los Catalanes; y quánta era la vigilancia del gobierno de la Diputación para no dexar salir del Principado de Cataluña la industria y beneficio de la manufactura de aquella preciosa planta, cuyos artefactos eran en aquellos tiempos el segundo renglón del luxo gótico, después de las perlas *.

Las severas providencias contra la saca de las piedras propias para labrar el coral prueban lo beneficioso que era al estado la industria de aquella clase de artífices que hoy no conocemos; mayormente quando vemos que el Magistrado Municipal de Barcelona, por su parte, expidió un edicto en 1446, prohibiendo que ninguno de ellos pudiese ir a tierra de Infieles a labrar coral ni llevar herramientas del arte para su labor, según consta en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 239). De este oficio no tenemos memoria alguna de que hubiese alguna vez sido reducido a forma de gremio, ni del tiempo preciso en que se aniquiló.

II. CALAFATES = Nada positivo se sabe sobre la antigüedad de la policía de este oficio; bien que según la lista de los individuos de los gre-

* Sobre la industria y el comercio del coral véanse Balaguer, *Del gremi y art dels corallers*, con diversas ordenanzas del siglo XV; Camós, *Referencias documentales*, y *La industria y el comercio del Coral*; Iglésies, *Pere Gil*, p. 198-200; Raurich, *La pesca del coral*; Zanetti, *Legislazione relativa alla pesca corallina*; Madurell, *Contratación laboral*.

mios que tenían plazas en el Concejo Municipal en 1391, se cuentan dos calafates. Este oficio tan necesario en un emporio de comercio y centro de las expediciones marítimas como fue Barcelona desde principios del siglo XIII, debía de haber sido uno de los más florecientes y dignos de sabios reglamentos que conoció aquella capital.

De las diferentes ordenanzas que se expedirían sobre varios puntos de su policía por el Concejo Municipal, sólo se ha encontrado un edicto [1] promulgado en 24 del mes de mayo del año de 1415. por el que se ordena, para la utilidad pública del comercio y de los navegantes, que en adelante ningún maestro ni oficial calafate pueda tomar en Barcelona y sus términos ninguna obra a destajo en qualquiera especie de bastimento. respecto del peligro a que se exponían las embarcaciones de estar mal calafateadas, baxo la pena al contraventor de veinte y cinco libras. Igualmente se manda que ningún maestro de azuela pueda tomar tampoco a destajo ni de otra manera obra alguna de calafate. no siendo este ramo correspondiente a su oficio. baxo las mismas penas. Mas se exceptúan aquellos que habían en aquel año tomado a destajo los pontones que se construían para profundizar el nuevo muelle que se estaba trabaxando por aquel tiempo [*].

III. JUBETEROS = De este oficio, que por razón del género de sus artefactos debía de ser de los más antiguos de Barcelona, no encontramos memoria ni estatuto alguno hasta el año 1330, según la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 249), en que el Magistrado Municipal le dio ciertas reglas para cortar los fraudes en el material de los forros de los jubones, perpuntes y otras piezas de vestidura. Pero hasta el año 1456 no se lee que se le diese forma constante de gremio con ordenanzas peculiares. Éstas [2] entonces se formaron a causa de la necesidad que había de extirpar los abusos y fraudes a que estaba sugeto un arte que hasta allí había carecido de constitución gremial.

Dichas ordenanzas se reducen a algunos puntos económicos del gobierno de la comunidad; a la formalidad de las juntas para tratar los asuntos de su cofradía; a la elección de dos cónsules anuales para su régimen, que el Ayuntamiento solía nombrar de entre los quatro que le proponía el gre-

[1] A. H. M.: *Ordinacions, 1445-58*, f. 55.
[2] A. H. M.: *Ordinacions, 1456-62*, f. 9.

[*] Ordenanzas de 1392 del gremio y cofradía de los carpinteros de ribera en Bofarull y Mascaró, *Colección de Documentos*, VIII, doc. 103, y Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 353.

mio, los que debían jurar sus empleos en manos del Almotacén de Barcelona; al rigor de los exámenes, sin cuyo requisito nadie podía usar del oficio; a los derechos de la maestría, que se regularon a treinta sueldos para los naturales de la Corona, y a cinquenta para los estrangeros, cuyo ingreso debía entrar en caxa del monte pío de la cofradía; a la formalidad de la contrata que se debía escriturar entre el maestro y el aprendiz, cuya temporada no podía baxar de quatro años ni pasar de cinco, y sin haber cumplido este tiempo no podía el discípulo desamparar al maestro por tomar otro; a la prohibición de enseñar a ninguno que hubiese sido esclavo, a menos que lo hubiese sido del mismo maestro; a la tasa de los jornales de los oficiales, que se reducía a veinte y cinco florines de mesada.

IV. CORDEROS DE VIHUELA = Este oficio, cuya formación en matrícula gremial se ignora, mereció particular atención de parte del gobierno municipal. Según cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 237), se publicó un edicto en el año 1324 sobre la ley y bondad de las cuerdas, el lugar destinado para comprar las tripas, y la justa repartición del material entre los individuos del oficio. En 1326 se señaló el sitio propio donde debían trabaxar; y en 1329 se repitió el primer vando con algunas adiciones. En 1339 se promulgó otro, para que no se pudiese exercer el oficio dentro de las atarazanas. En 1344 fueron dados estatutos sobre el vendage público de las tripas, la labor de las cuerdas y su largo. En 1394 se publicaron otros datos sobre el tiro que debían tener las cuerdas y el lugar público para el ocopio de las tripas. En 1400 se repitieron otras sobre la venta, compra y tiro de las cuerdas, y el repartimiento de los materiales *.

V. TUNDIDORES = Aunque este oficio, como un ramo auxiliar entre otros del arte de la lana, se debe suponer de igual antigüedad a los demás, no se han encontrado estatutos particulares para su gobierno hasta el año 1456 según la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 236) en que el Ayuntamiento publicó unas ordenanzas, para que ningún tundidor pudiese poner obrador público hasta que hubiese prestado juramento en poder de los examinadores destinados y los cónsules de los pelayres; pagando los derechos, siendo nacional, de diez sueldos, y siendo estrangero, de veinte; y seguidamente se prescriben varias reglas sobre algunos puntos en la enseñanza de aquel oficio.

* Véase Buesa, *El arte de la violería.*

VI. COLCHONEROS — Las memorias más antiguas que se han podido encontrar tocantes a la policía de este oficio, no pasan de principios del siglo XIV. En el año 1320 cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 241 y 249) una ordenanza municipal, en que se prescriben la bondad y calidades de la lana o pelo de los colchones, conforme a la muestra. En 1393 se publicó otra por el Almotacén de la ciudad sobre la obra de los colchones así de lana como de pluma, y del cumplimiento que debían tener en todas sus labores. En 1395 se mandó por vando del mismo Magistrado que se observasen ciertas reglas en la fábrica de colchones de venta, tanto por dentro como por afuera. Sobre lo mismo se repitió otro en 1406 con algunas modificaciones. En 1433 se mandó que nadie pudiese usar del oficio hasta que fuese examinado y aprobado, y hubiese satisfecho a la caxa de la cofradía diez sueldos: y que todo maestro hubiese de repartir los materiales que comprase, cediendo dos terceras partes a los gremiales, excepto si las había comprado en encante. Esta última ordenanza muestra que en aquella época este oficio tenía ya su comunidad gremial ordenada y arreglada, sin que podamos asegurar a punto fixo su antigüedad, puesto que en el catálogo de los artífices, que clasificados por gremios compusieron en 1257 el primer Concejo Municipal, se leen inscritos once colchoneros.

VII. ROPEROS — Este oficio, siendo un ramo de la sastrería, se debe reputar por uno de los primitivos: pues entre los individuos de los artesanos matriculados en el Gran Concejo de la ciudad en 1312, se halla el nombre de un ropero. Sin embargo la ordenanza más antigua que se ha podido encontrar relativa a su policía gremial, según la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 219) fue publicada en 1456; y se reducía al requisito preciso del examen para exercer el oficio pagando de derecho veinte sueldos siendo nacional, y el doble siendo estrangero; y a la elección de recaudadores de los subsidios de la cofradía.

En 1462 se dispusieron otros estatutos sobre la concordia que este oficio ajustaba con el de los calzateros acerca de las calzas de medida, que se reservaban privativamente a estos últimos.

En el mismo año se publicaron otros sobre la formalidad de las elecciones de prohombres y administradores del gremio, y el orden de los entierros y asistencias funerales de su cofradía *.

* Ordenanzas de la Cofradía de sastres, de 1385 y 1419, en Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I. p. 251, y II, p. 290; Bofarull y Sans, *Breve reseña de la Cofradía de maestros sastres*.

VIII. CARDEROS = El oficio de fabricantes de cardas fue mirado como un arte dependiente u auxiliar también de la pañería. Su reducción a gremio formal es bastante antigua; pues según cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 219), en el año 1372 se estatuyó por reglamento municipal que todos los años se nombrasen para su gobierno e inspección dos Cónsules, el uno de ellos del gremio de los pelayres, quienes juntos con el Almotacén de la ciudad debían conocer de todas las cosas concernientes a dicho oficio.

En 1379 se publicaron unas ordenanzas sobre la elección de los sobredichos Cónsules y varias reglas fabriles de su oficio, las que se repitieron con algunas adiciones en 1387. Últimamente se encuentra que en 1446 se previno por otros estatutos la necesidad del examen para exercer el arte, y las condicions que debían tener las cardas así en su formación como en sus materiales. Este oficio sería en otros tiempos de los más florecientes, pues dio nombre a una calle que hoy lo conserva todavía.

IX, CALDEREROS = Los primeros estatutos que se leen sobre la policía de este oficio, según cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 219) son del año 1395. En ellos se trata de la ley del cobre, y bondad de la obra en los cántaros, calderos, cubos y otros artefactos, que debían ser reconocidos por cierta persona diputada por el Ayuntamiento para ponerles la marca. Después en 1446 se promulgó un edicto municipal señalando los barrios y parages donde únicamente se podía exercer dicho oficio para la quietud pública. En 1456 fue publicado otro sobre la observancia de la referida demarcación.

X. GUANTEROS = Aunque de la existencia de este oficio en forma de cuerpo gremial hay memoria en el catálogo de los menestrales que componían el Concejo Municipal en 1310, no se ha encontrado ordenanza particular que arregle su gobierno hasta el año 1414, en que la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 242) cita una, prohibiendo trabaxar de aquel arte en las noches de los sábados y de los días festivos que tienen vigilia. Después se publicó un edicto para que todo guantero que introduxese en la ciudad alguna peletería, la denunciase a los prohombres del gremio para su reconocimiento; que sin preceder exámenes a nadie se pudiese conferir la carta de maestría, cuyos derechos se reducían a cincuenta sueldos para los nacionales y al doble para los estrangeros; que el aparejo y adobo de la pelle-

gería fuese hecho a toda ley, cuya observancia debían jurar los prohombres en el ingreso de su oficio.

XI. ESTAÑEROS = Las primeras ordenanzas que cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 245) acerca de las reglas fabriles de los estañeros son del año 1406. En ellas se trata de la pureza y ley del estaño que se fabricaba; de la formalidad de marcarlo, y de lo que se debía pagar por cada sello. En el año 1446 se promulgaron otros estatutos en que se trata del obrage de las piezas de estaño, así fino como común; de las ligas cómo se debían hacer; de la marca de los artefactos; y de la obligación de presentar a los Cónsules de los plateros, antes de poderse vender, cualquier estaño obrado fuera de Barcelona, para que aquéllos le reconociesen y marcasen según costumbre; y a este tenor siguen varias disposiciones sobre las reglas para la enseñanza del oficio. Últimamente, en 1472, se publicaron otros sobre lo mismo con algunas addiciones en orden al modo de trabaxar, marcar y reconocer las obras del arte *.

XII. FRENEROS = Que este oficio haya sido de los primeros que se ordenaron en forma gremial, se deduce del catálogo de los artífices que en 1257 compusieron el orden de menestrales en el primer Concejo Municipal. Pero no se ha encontrado documento alguno de sus antiguas ordenanzas hasta el año 1391, en que, según cita la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 209), se prescribieron por el Ayuntamiento ciertas reglas sobre las especies de frenos y otras piezas de guarnición, y sobre la bondad del trabaxo y de los materiales.

En 1456 se publicaron unas ordenanzas acerca de la forma como se debían elegir anualmente los dos obreros y prohombres del gremio, de la exacción de los subsidios, y otros puntos económicos pertenecientes al gobierno de dicho oficio **.

XIII. BROQUELEROS = Este oficio de fabricantes de broqueles, y el de los arnezeros, eran otros de los auxiliares que concurrían con los freneros a completar la armadura de la caballería montada. Los broqueleros, según la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 209) cuentan sus ordenanzas conocidas desde el año 1395, por las quales se estatuyó que todos los años se

* Durán Sanpere, *El estaño y sus industrias*.

** Documento sobre la Cofradía de freneros, de 1373, en Bofarull y Sans, *Gremios y Cofradías*, I, p. 171. Noticias sobre el gremio en Verrié, *Régimen electoral en el gremio de freneros*, y *La fiesta patronal de los freneros*.

eligiesen dos Cónsules para su gobierno, los quales debían jurar en poder del Almotacén que las obras hubiesen de ser de ley, y no se pudiese trabaxar en ciertas fiestas del año.

En 1406 se establecieron ciertas reglas sobre el trabaxo de varias piezas del arte, y de las *cervelleras*, que eran unos casquetes de acero para defender las cabezas de los caballos; allí se trata del modo de forjarlos. Últimamente, en 1472, se publicó otra ordenanza acerca del modo de trabaxar dichas *cervelleras* y otros arneses; de qué calidad de acero debían ser; quál su señal; y cómo debían ser reconocidas y examinadas por los Veedores del gremio.

XIV. LIBREROS ENCUADERNADORES = Este oficio, que después que la imprenta empezó a extenderse por España desde 1471 llegó a ser uno de los más florecientes de Barcelona, cuenta sus primitivas ordenanzas gremiales en el año 1446, en que el Magistrado Municipal le señaló dos Cónsules para la administración de su policía. El año antecedente el mismo Magistrado había publicado un vando [1] para aquietar, y conciliar las diferencias entre los encuadernadores y tratantes en pergamino y papel, por el qual se mandó que ninguna persona pudiese comprar ni vender papeles y pergaminos sin denunciar dentro el término de dos días al común de los encuadernadores el surtido que se hubiese comprado, afín de que los individuos de este oficio pudiesen escoger la porción que quisiesen de ellos hasta los dos tercios a coste y costas; que dicho comprador no pudiese recibir el surtido hasta pasado un día natural de la denunciación; y a este tenor siguen otras precauciones y disposiciones sobre el orden del repartimiento.

Pero el cuerpo de ordenanzas más completo, autorizado y auténtico que el gremio tiene inserto en su *Libro Consular*, son los estatutos que en 2 de marzo de 1553 dispuso y mandó publicar el Ayuntamiento de Barcelona para la institución de la cofradía baxo la invocación de San Gerónimo. En ellos, después de arreglar los derechos de las entradas, la elección de los dos Cónsules anuales, la subordinación de los gremiales a estas dos cabezas, la puntualidad en concurrir a las juntas, la administración del monte pío, y los privilegios de las viudas y pupilos en la continuación de su tienda, se trata del tiempo del aprendizage reducido a cinco años; del modo de exa-

[1] A. H. M.: Serie IV, n.º 7. *Ordinacions, 1115-1458*, f. 21.

minar las causas que alegue un aprendiz para dexar el primer maestro, antes que el nuevo le pueda admitir; de contener el que un maestro suplante los oficiales y aprendices de otro, ni que éstos puedan trabaxar de su cuenta ni por la de sugetos de fuera del gremio: enfín, de que ninguno que no sea maestro examinado pueda tener libros nuevos para vender así en papel como encuadernados, para evitar los hurtos que se cometían en casa de los maestros por los mismos aprendices que los mandaban revender. Trátase después de la regla que deben guardar los gremiales en las compras de surtidos de papel o pergaminos, y de la equidad que se debía observar en la repartición del género entre los demás del oficio, afín de evitar monopolios y otros daños.

Para obviar también otros abusos, se prohíbe que ningún librero haga pactos ni ajustes con maestros de primeras letras, para asegurar el despacho de sus obras privativamente en daño de los demás gremiales, y de las lecturas escogidas para la niñez. Asimismo para contener muchos fraudes y hurtos, se estatuyó que ninguna persona que no sea librero examinado pueda vender libros usados clandestinamente, pues los regatones debían venderlos por medio de corredor en los puestos públicos que estaban ya señalados, quales eran las plazas de San Jayme, la nueva, y la de los encantes. Últimamente se prescrive que ningún librero pueda tener más de una tienda, ni vender libros así en papel como encuadernados que no sean suyos propios, afín de obviar varios fraudes e inteligencias con los estrangeros *.

XV. LATONEROS = Este oficio estaba ya reducido a cuerpo gremial a mediados del siglo XIII: pues que entre los que componían el orden de menestrales en el Gran Concejo consistorial en 1257 tenía éste quatro plazas ocupadas por individuos suyos. En el catálogo de los que entraron en los siglos posteriores a componer aquel Concejo, se leen en diferentes épocas inscritos varios sugetos del mismo cuerpo en mayor o menor número.

Las memorias que constan en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 122) son

* Estatutos de la Cofradía de libreros, de 1553, en BOFARULL Y MASCARÓ, *Colección de Documentos* VIII, doc. 110, y BOFARULL Y SANS, *Gremios Cofradías*, II, p. 360. Noticias sobre libreros impresores en GONZÁLEZ SUGRAÑES, *El s antichs gremis*, II, p. 1-291. Obras fundamentales para el conocimiento de la librería y la imprenta en Barcelona, MADURELL-RUBIÓ, *Documentos para la historia*; VINDEL, *El arte tipográfico*. Bibliografía complementaria aparecida más recientemente: MADURELL, *Llicències reials (1565-1701)*, y *La imprenta musical*; RUBIÓ, *Carta de privilegis de Juli II*, y *Die ersten Pressen*; RHODES, *The first use*; SOLDEVILA, *Un índici favorable*; WITTEN, *The earliest books*.

las siguientes: En el año 1357 un vando municipal sobre la labor de las hevillas de latón, y el modo de guarnecer y clavetear los correages; en 1365 otro sobre la elección de dos Cónsules anuales, y algunos puntos fabriles del oficio; en 1379 unos estatutos sobre la legalidad y buena obra en el exercicio del arte; en 1395 otros sobre la labor de los artefactos de estaño fino, y las diferentes piezas de acero para las guarniciones de cavallos; enfín, en 1456 otros sobre el modo de obrar y soldar las conteras de las armas blancas.

XVI. ALGODONEROS = También en este otro de los oficios que pueden contar la antigüedad de su matrícula gremial desde mediados del siglo XIII. Quatro individuos suyos se leen inscritos en el catálogo de los artesanos que obtuvieron plazas natas en el primer Concejo municipal de 1257, y en los siglos siguientes gozó igualmente de la prerrogativa de tener en exercicio cierto número fixo de plazas en dicho Consistorio.

Según consta en la *Rúbrica de Ordinaciones* (fol. 237) los estatutos más antiguos que se encuentran sobre el régimen de aquel oficio son del año 1433, en que dispone el Magistrado municipal las reglas como se debían repartir entre los gremiales las compras de algodón: las formalidades para el reconocimiento que de él debían hacer los Cónsules, y el método de arquearlo y batirlo: el salario que correspondía al batidor, y el precio que se señalaba al algodón así preparado. En 1446 se promulgó un edicto para que todos los que quisiesen usar del oficio estubiesen escritos en un libro de la Cancillería, y que el algodón no se pudiese batir ni vender fuera de la ciudad. En 1456 se publicó otro sobre las contribuciones de entrada y las limosnas anuales que los individuos del gremio debían pagar a la caxa de la cofradía que tenía fundada baxo la invocación de San Martín. Seguidamente se prescriven ciertas reglas para las manipulaciones y beneficios por donde debía pasar el algodón, y se prohíbe el batirlo para comerciar después con él *.

Este oficio era uno de los más útiles a la marina y comercio, pues beneficiaba y preparaba los materiales para las lonas, de cuyo exercicio los Reyes habían recibido grandes servicios para los armamentos navales, así lo confiesa Don Fernando el Católico en su Real cédula de 1505, por la qual confirma las ordenanzas que acababa de publicar el Ayuntamiento de la ciudad, para que nadie pudiese poner obrador de algodonero, ni vender

* Véase la p. 457 de este tomo.

por mayor ni por menor ninguna suerte de algodón, ni tampoco tenerlo en su puerta, sin haber antes estado tres años de aprendiz con maestro aprobado, y haber pagado al monte pío de la cofradía su contingente [2].

CONCLUSIÓN

Hasta aquí llega la lista de los cuerpos de artes, cuyas ordenanzas se han podido maduramente reconocer y extractar, bien que es mayor el número de los oficios, que arreglados en forma de comunidad componen la activa y utilísima clase de los artífices en Barcelona. Pero la necedad o la indolencia de los prohombres de algunos gremios, que se han resistido a franquear sus libros y estatutos con la prontitud y generosidad que los demás, ha privado para siempre a sus respectivos oficios del honor de ocupar un lugar distinguido en esta tercera parte de las Memorias, la qual se debe considerar como la primera historia particular que hasta ahora han merecido las artes y la industria activa en ninguna nación.

Del extracto que se acaba de hacer de los estatutos de diferentes oficios hasta aquí especificados, se podrá deducir el espíritu de la legislación gremial con que se rigieron las artes mecánicas en aquella ciudad: el qual en el fondo aún las anima hoy, después de haberlas conservado durante muchos siglos con el aprecio, orden y economía, que tal vez no tienen exemplar.

Aquí hemos tratado esta materia como historiadores, no como censores peritos de aquellos puntos técnicos que parecerán defectuosos o erróneos en las ordenanzas particulares de cada gremio. Además de que el plan y naturaleza de esta obra no permitía semejante examen, tampoco podríamos ser jueces competentes para decidir racionalmente sobre la discreción de unas leyes temporales, cuya mente de muchas que parecerán absurdas, no puede ser comprehensible ahora a los que ignoran las circunstancias que en aquella sazón pudieron concurrir para hacer necesarias tales disposiciones. Algunos errores políticos que se introduxeron en la constitución gremial, eran en aquellos tiempos comunes y conformes al espíritu general de la policía de las exclusiones, tasas, restricciones y otros embarazos que reynaban entonces en toda Europa.

[2] Col. Dip., n.º 434.

Bastará que de la evidencia de tan auténticos monumentos y de la experiencia constante de cinco siglos se haya concluido que las artes mecánicas necesitan leyes que las arreglen y protejan, y cuerpos propios que las honren y conserven, dando por este medio existencia política a un nuevo orden de miembros de la república.

FIN DE LA TERCERA PARTE

SUPLEMENTO

A LAS MEMORIAS HISTORICAS
SOBRE
LA MARINA, COMERCIO Y ARTES
DE LA ANTIGUA
CIUDAD DE BARCELONA

TOMO III

MADRID
MDCCXCII

Prefación

El mismo loable zelo y digno amor de la patria que había animado a la Real Junta de Comercio de Barcelona para la publicación de los dos tomos, impresos en el año 1780 con el título de *Memorias Históricas de la Marina, Comercio y Artes de aquella Ciudad*, muy lejos de haberse entibiado por el voluntario sacrificio de los caudales que destinó a la magnificencia de tan recomendable obra, recobró mayor espíritu habiendo entendido que yo conservaba el mismo con que entré en la empresa. Conocida ya mi buena voluntad y declarada propensión a continuar este inagotable trabajo, no quiso dexar ociosas tan favorables disposiciones, para dar mayor amplitud a una obra, siempre nueva por su objeto, siempre incompleta por su materia, la qual, pues no pudo llenar mis deseos, menos satisfaría los de un Cuerpo menos desvelado en promover por todos los medios que le dicta su generoso ánimo la industria y prosperidad de Cataluña, que en perpetuar la memoria de lo que adelantaron en los siglos pasados sus moradores, llevados de su propia necesidad, o de las ventajas de su situación, o bien de la emulación y rivalidad de otros pueblos navegantes.

La formación de los tomos III y IV que nuevamente se publican, aunque se juzgue en realidad como una segunda empresa con respecto a mi trabajo, y a los auxilios con que la Junta los ha sostenido y costeado, viene a ser sustancialmente la primera obra, o si se quiere, la continuación de ella, no tanto por haber llenado la serie de los últimos dos siglos que quedaron vacíos, quanto por las adiciones que se han hecho al objeto de cada una de las tres partes en que se dividen dichas Memorias, a la materia de cada libro y a la narración de cada capítulo. Por este motivo se ha guardado en estos dos

últimos volúmenes la misma distribución y orden que en los dos primeros, y una perfecta igualdad, así en la forma y carácter de la impresión, como en la calidad y marca del papel. Por consiguiente, me abstendré de repetir en ésta lo que expuse en la primera prefación, ya sea por lo tocante al propósito, al plan y a la extensión, o ya por lo tocante a la novedad y utilidad de la obra.

Si quando se copiaban los documentos de los archivos la primera vez, y registraban crónicas y códices, así nacionales como extranjeros, se hubiera logrado la feliz proporción que después he tenido, para hallar nuevos instrumentos y muy apreciables noticias con que enriquecer la obra, la materia que se publica separada, se hubiera refundido en el cuerpo del primer tomo y distribuido en sus correspondientes lugares, sin necesidad de recurrir los lectores a dos volúmenes para continuar la serie y narración de un mismo asunto. Pero este inconveniente (que sólo lo sería en una obra instructiva, o en unos rigurosos anales) no debe considerarse de algún momento en unas Memorias que por su naturaleza admiten adiciones o suplementos. Además, ¿quál es la obra que haya salido tan perfecta de primera mano que no permita aumentos o apéndices, como lo acredita la experiencia, aun en aquéllas que no dependen de los hechos, sino del discurso o meditación de sus autores?

En ésta la materia misma era nueva, pues se tuvo que buscar, o si se puede decir, criar; los hechos eran desconocidos u olvidados; su hallazgo, incierto, y más veces debido a la casualidad que a la investigación. Por consiguiente, ninguna certeza había de haberse apurado los materiales; con tanta mayor desconfianza de mi parte, quanto no ignoraba yo que quedaban intactos algunos riquísimos depósitos de antiguos monumentos que no vieron ojos humanos, más que los de las personas que los extendieron o trasladaron en su primitivo original.

Por otra parte, ésta no era una obra de ingenio o de invención, sino de investigación y de diligencia; y así me tendría por hombre de ánimo muy apocado y de muy limitada intención, si pudiendo extender y perfeccionar lo que principié con tanto afán y buen suceso, defraudase a la patria del fruto de mis tareas y al público de tan preciosas noticias, no menos peregrinas, y acaso más importantes, que las primeras que vieron luz.

Estas Memorias parecerán sólo interesantes a una Provincia; pero si se consideran baxo de otro aspecto, todas las de España, y muchísimas de la Europa, hallarán harta materia para calcular y combinar, en provecho suyo, un gran número de hechos, que han sido hasta aquí generalmente ignorados.

de una edad poco pascada de los historiadores, y de un asunto que hasta este siglo no se ha empezado a tratar, y que por la comparación de los tiempos antiguos con los modernos, no puede dexar de interesar a la común ilustración de las naciones: pudiendo servir de estímulo para que otras dediquen las tareas de alguna pluma patriótica a esta clase de memorias. De éstas, en qualquiera ramo que comprehendan, se ha de formar la historia general, que siempre será superior a las luces y fuerzas de un hombre, y por consiguiente siempre diminuta, informe y sujeta a grandes errores o equivocaciones.

Del latín y del griego de la media edad se han impreso glosarios, de los poetas de aquel tiempo ensayos y memorias, de sus viageros colecciones, de sus leyes eclesiásticas y civiles cuerpos y tratados: pero del comercio e indutria de aquellos siglos, siendo los más inmediatos al renacimiento de las letras en occidente, aún no se han escrito de propósito sino algunas generalidades y ligeras transiciones, sembradas por vía de preliminar o de erudición, en los prólogos o en las notas de ciertas obras modernas de economía. Tanta esterilidad, ¿de dónde puede proceder sino de la de documentos antiguos?: y ésta, ¿de dónde, sino de falta de diligencia y constancia en buscarlos?

Así, pues, me lisonjeo que el público, lejos de desaprobar el trabajo de estas adiciones, aceptará agradecido el fruto que le consagro de mis tareas, dirigidas a enriquecer más y más una materia de suyo original, pues se ha de sacar de monumentos originales, que equivale a sacarla del cahos: materia que, por su lobreguez y aspereza, quizás se ha resistido hasta aquí a los conatos de los estudiosos eruditos.

La historia de las navegaciones y del tráfico de una provincia o de una nación, debe interesar a las demás: porque su naturaleza ha de abrazar las relaciones y correspondencias con todas las marítimas: muy diferente de la historia civil o militar, la qual, circunscrita al estado antiguo de las leyes, letras o armas de un pueblo particular, no tiene tan inmediata y directa conexión con los otros, por ser artes apropiadas a las necesidades de los hombres de cierto país, sin necesidad ni dependencia aun de los más vecinos. Solamente la historia romana en sus diversas partes pertenecerá a todos los pueblos conocidos del orbe antiguo, así a los vencidos, como a los libres y aliados; porque la lengua, la legislación y el imperio de Roma penetró o influyó en todos.

La historia mercantil, tratada con los cálculos, datos e individualidad que conviene, sería una de las partes más útiles de la historia universal,

porque al paso que expone los principios, progresos y decadencia de la industria de las naciones, descubre también las causas de su prosperidad, de sus contratiempos o de su ruina: y puede dar luces para su establecimiento en los pueblos en donde florció y vino a perderse su memoria. Es también la parte de la historia que acaso hace más honor al género humano, porque demuestra cómo pudieron el interés y el espíritu de comercio, por sí solos, conseguir lo que jamás la violencia de las armas o la política de los tratados hubieran alcanzado tan unida y extensamente, quiero decir, un nuevo género de sociedad y trato pacífico voluntariamente establecido entre naciones, muy lejanas unas de otras por su situación, y más lejanas aún por su idioma, religión y costumbres.

De este tan curioso como importante ramo de la historia, el célebre Mr. Huet, Obispo de Avranches, fue el primero que dio a la luz pública una idea general, recopilándola en un tomo en octavo con aquella exquisita erudición y buen gusto que sazonan a sus demás obras. Mas, como hubiese reducido su plan al comercio de los pueblos antiguos, no extendió las investigaciones sobre los hechos posteriores a la conquista de Contantinopla, executada por los Francos a fines del siglo XII. Así pues, concluye su obra precisamente en el tiempo más interesante de la baxa edad, dexando intactos los siglos que recorren las presentes Memorias.

El Judío Benjamín de Tudela, Marco Polo y Marino Sanuto, que andan en la Colección de Ramusio, Nicolás Conti en su Relación al Papa Eugenio IV escrita por Poggio, el Geógrafo de Nubia, y los otros citados por Huet, forman más bien la historia de los viages que la del comercio de aquellos tiempos. Los demás autores que en este siglo han publicado historias del comercio antiguo, más dedicados a escribir la parte política de las naciones marítimas que hoy no existen, que los varios ramos del tráfico antiguo de las modernas, han dexado también vacíos los quatro últimos siglos que más interesan a los pueblos mercantiles de Europa.

El autor de una obrita intitulada *Essai de l'Histoire du Commerce de Venise*, impresa en 1729, sin embargo de ofrecer la continuación de ella desde el año 1290 en que remata, hasta nuestros tiempos, no sabemos lo haya verificado: de suerte que de las cinco partes de su historia sólo completó las dos primeras, y aun en éstas, que son harto diminutas, más se trata de las varias expediciones y guerras ocasionadas por el comercio, que de sus diferentes ramos y artículos. Otro, que escribió en 1758 dos tomos en octavo también en francés, con el título de *Histoire du Commerce et de*

la Navigation des peuples anciens et modernes (historia más llena de reflexiones y cálculos políticos, que de hechos y datos positivos), tampoco se extiende más allá de la toma de Constantinopla por los Francos. Los demás autores que han tratado esta materia, han escrito de tiempos posteriores al descubrimiento del nuevo mundo, siendo la mayor parte de sus obras más bien elementos o tratados económicos con relación a los intereses de las naciones o a la ciencia del comercio, que historia del mismo comercio.

De ahí, pues, hemos de colegir forzosamente que los tiempos de la baxa edad están todavía cubiertos de tinieblas: desgracia que igualmente comprehende a la historia de la milicia. Sólo las repúblicas de Venecia y Génova, precediendo un profundo registro de sus archivos y códices desconocidos, podrían sacar del olvido esta parte tan útil de la historia general, en que cada nación estudiaría el estado antiguo de su industria y contratación. Aquellas dos naciones corrieron por espacio de cinco siglos todos los mares y puertos entonces conocidos con sus naves y sus flotas, y visitaron con motivo de la transportación de los géneros de oriente y de occidente diversas regiones, cuyo tráfico está hoy arruinado, o gira por otras manos o por otros conductos.

A la verdad, si en aquellas dos poderosas Repúblicas, tan florecientes por su contratación en los siglos pasados, se hubiesen trabajado unas Memorias a exemplo de éstas, ¿qué peregrinas noticias, qué riqueza de datos no hubiera recibido la historia económica de las naciones modernas, pues las de una ciudad sola como Barcelona, que nunca pudo igualarse en la extensión y poder de su tráfico marítimo con aquellas dos opulentas naciones, difunden no poca luz sobre la historia mercantil de muchas capitales de Italia, de los emporios de Ultramar y de otros pueblos de África y del Norte?

Por fortuna, en Florencia, en estos últimos años, se ha empezado a dar un loable exemplo a las demás ciudades con la publicación de dos antiguos códices originales, escritos el uno a principios del siglo XIV, y el otro a mediados del XV, por dos sugetos que exercían la profesión del comercio en aquellas épocas. Del hallazgo feliz de estos monumentos deben justamente alegrarse los aficionados a este ramo de antigüedad; y yo con especial obligación, reconocido a la copia de noticias que me ha franqueado su lectura para ilustrar muchos puntos de la historia mercantil, que se aumentan en el presente tomo.

Aunque los referidos códices estaban impresos en Luca desde el año 1766, en dos tomos en 4.° de marca, como suplemento a otra obra que trata de los

impuestos y gabelas de la Toscana, no habían llegado a mi noticia quando emprendí la obra de las Memorias, en cuya caso me hubieran servido grandemente para llenar varios artículos, o añadir otros de nuevo, que tuve que dexar intactos por falta de datos, no siéndome posible tratarlos con la individualidad que deseaba. Pero, ya que por casualidad han llegado a mis manos, me serviré de sus relaciones, cálculos y estados, para puntualizar todos los que conducen a ilustrar la historia del antiguo comercio de Cataluña, y de otros puertos de España, que tenían giro y correspondencia con los extrangeros, a fin de dar a estas Memorias mayor importancia, y una utilidad más general, así para los patricios, como para los extraños.

Estos dos códices, que con el título de *Práctica Mercantil*, extendieron en italiano tosco de aquel tiempo, el 1.° Francisco Balducci Pegolotti en 1339, y el 2.° Juan de Uzano en 1440, no se deben limitar a lo que ocurría en el comercio general del mundo conocido en las dos determinadas épocas; porque siendo ambos autores personas que exercían la profesión, y que formaron aquellas relaciones de lo que cada uno había visto y observado por sí en sus viages, suponen la experiencia de muchos años, antes de escribir sus tratados prácticos para la instrucción y dirección de los comerciantes de Toscana, de cuyo país eran ellos naturales.

En los primeros capítulos de su obra describe Balducci todo el comercio que hacían las ciudades más célebres de Europa, y principalmente las de Florencia y Pisa, con Constantinopla, Pera y otros puertos de la Romanía: con la Persia, Georgia y Natolia; y por el Mar Negro (llamado entonces *Mar Mayor*) con el Catay.

Enumera los puertos que había en una y otra costa del Mar de Zabache (llamado entonces *Mar de la Tana* por el Río Tanais, hoy *Don*) entre los quales nombra a Porto Pisano, que viniendo de Astrakán era el primero de la Propóntide en la Tartaria Menor, cerca de la embocadura del Don: de donde se colige el comercio antiguo de los Pisanos en aquellos remotos mares, que dieron su nombre al puerto donde tenían establecido su último emporio.

El primer giro o ruta que describe es la del Catay, que era la parte más meridional de la China, cuya travesía se hacía entonces desde Azzof, dirigiéndose por Astrakán: de aquí por Sarakán, junto al Wolga, entraban los viageros por Organzi en el Zagatay, no muy distante del Mar Caspio; y por otras plazas, cuyos nombres no se leen ya en las cartas modernas, llegaban hasta Gambalú, o Camaluco, a que llamaban la *Ciudad Maestra*, o capital de la China, y cuya circunferencia, según Balducci, era de cien mi-

llas. Asegura que este viage de ida y vuelta se hacía en poco más de ocho meses, con toda libertad y por caminos muy seguros, ya fuese con caravana o con dos intérpretes y un sirviente. Si la ruta que aquí se describe es una de las que señalan los antiguos escritores y otros de la media edad desde Constantinopla y de Moscovia a la China, no lo dexa distinguir la diferencia o desfiguración de los nombres de los pueblos y países que refiere Baldueci. Pero sean o no estos pueblos los mismos que enumeran los autores de aquel tiempo o de los siglos anteriores, resulta que su tránsito era franco y seguro, y que sus moradores eran tratables y hospitalarios, o de muy diferentes costumbres de las que han mostrado después sus feroces sucesores.

Este comercio directo de la China, y los demás ramos que se extendían por otras partes del Asia, formaban aquel riquísimo tráfico de las perlas y otras piedras preciosas, de las especies y aromas, de las sedas y ropas de oro y plata, que, o por el Seno Pérsico, o por el Mar Caspio se conducían desde Ceylán, Java y otros parages de la India, a los mercados del Asia, en donde se proveían los Italianos con preferencia al de Alexandría, al qual las drogas llegaban de inferior gusto y calidad.

Después de haber dado Baldueci un estado geográfico y económico de los nombres, situación, distancias, derechos, gabelas y prácticas de cada uno de los lugares que se transitaban en el viage de la China, y de los costes de la manutención del mercader europeo y conducción de su persona y equipage, pasa a especificar los impuestos y gabelas que se pagaban en las plazas de la Tana, y la correspondencia de las monedas, pesos y medidas de aquéllas con las del Catay, de Tauris en Persia, de Laiazo en la Armenia, de Caffa (la antigua Theodosia) en la Crimea, de Trebizonda en el Mar Negro, de Constantinopla y de Pera. Sigue después haciendo la regulación de los pesos, medidas y monedas de estas ciudades con las demás plazas de comercio de la Europa: y con el mismo método prosigue explicando los diferentes usos y prácticas que estaban en observancia en todos los puertos o emporios del mundo entonces freqüentado por los navegantes y mercaderes italianos.

Es de notar que en parte ninguna de estas relaciones se hace mención una sola vez de la Rusia, Suecia, ni Dinamarca, ni de lo que hoy es República de Holanda: las ciudades de Brujas y de Amberes eran el término de las expediciones mercantiles de los europeos meridionales, como lo serían de los septentrionales. Aquellas dos ciudades eran el mercado general en donde se proveían los traficantes de la Hansa para repartir los géneros del

oriente y medio día por el Báltico y centro de la Alemania. Tampoco en el giro de los cambios que regula en esta obra con respecto de una plaza a otra de Europa, no se nombra ciudad alguna de la Alta Alemania, ni de las Potencias del Báltico, ni de la Escocia o Irlanda: sin duda entonces no habría comercio ni correspondencia directa con estos países desde Italia, por ser los mercados de Flandes y sus ferias el punto de reunión en donde se executaban las ventas, las compras y los pagamentos, en donde residían los cónsules, factores y comisionistas de todas las naciones, y por medio de los banqueros Florentines y Lombardos, que exercían exclusivamente esta negociación casi en todo el occidente, se hacían los cambios, reducciones de moneda y anticipaciones para las compras, acopios y otras especulaciones.

Como las relaciones de esta obra tienen una extensión tan dilatada quanta era la del comercio que hacían los Toscanos, Venecianos y Genoveses en aquel siglo, se hace en ellas freqüente mención de algunas plazas marítimas de España, que serían en las que tenían los Florentines sus factores para las compras y embarques, y su nación gozaría de algunos privilegios para la introducción o extracción de las mercaderías.

Entre estas plazas españolas no podía menos de ocupar el principal lugar la ciudad de Barcelona, tan conocida en aquellos tiempos de todos los pueblos del levante por su tráfico, industria y navegación. Así se repiten en varios capítulos del códice las correspondencias que tenían los cambios, las monedas, pesos y medias de dicha plaza con las principales de Europa; se especifican los frutos que sacaban de Cataluña los extrangeros, los artículos que introducían y los derechos que adeudaban. Se mencionan los privilegios que gozaban los Catalanes en varios puertos y escalas de Asia, África y Europa, nombrándoles entre los Venecianos, Genoveses, Pisanos y Anconitanos, por cuyas manos circulaba todo el tráfico activo de levante y de poniente.

Así, pues, según el contexto del códice, freqüentaban los Catalanes la Flandes, la Andalucía, Marruecos, Berbería, Cerdeña, Nápoles, Egypto, Chypre, Rhodas, la Romanía y Constantinopla. En todos estos parages les vería Baldueci exercitando el comercio a principios del siglo XIV, pues éste, como factor de la célebre compañía de Florencia, llamada de los *Bardos*, había corrido todas estas tierras con graves comisiones.

Entre las otras ciudades de España de que se hace memoria, Balducci nombra a Sevilla, Málaga, Cádiz, Granada, Valencia, Tortosa, Mallorca, Menorca, Ibiza y Perpiñán: compara sus pesos, medidas y monedas: explica

los derechos y gabelas, y los estilos de cada una de estas plazas, dando razón de los artículos de extracción de que solían hacer comercio los extrangeros, que comúnmente eran materias primeras, y según parece no navegadas por los naturales; habla también de Portugal, pero sólo con relación al puerto de Lisboa. Del resto de España no nombra puerto ni ciudad alguna, ni para los cambios, ni para el tráfico marítimo ni terrestre; sin duda entonces aún no se había empezado el de extracción de lanas por los puertos del mar cantábrico.

En quanto al contexto del 2.° códice de la *Práctica del Comercio* que escribió Juan de Uzano por los años de 1440, no se advierte variación alguna notable en el estado y relaciones del comercio general, sin embargo de haber corrido un siglo de un autor a otro, sino es respecto al tráfico y establecimientos del Mar Negro y del de Azzof, procediendo ambos sobre el mismo método. Sólo Uzano añade algunas observaciones más particulares y de una utilidad más directa a los comerciantes de su tiempo.

Se especifican los frutos y mercaderías principales de cada país; se enseñan las precauciones para su conducción y conservación, las reglas para distinguir las buenas de las malas; se muestran las calidades y colores de las estofas de lana y de seda más conocidas en cada país, de los quales se refiere el comercio que hacían de dichas ropas; con los gastos que se causaban, las gabelas que se pagaban y las franquicias o privilegios que gozaban en ellos los Florentines. Se anotan además los pesos y medidas, así de áridos como de líquidos, que estaban en uso en los diferentes puertos y plazas que allí se mencionan, regulando las correspondencias que tenían entre sí las de diferentes tierras. Se expresan las monedas de plata y de oro que en cada una corrían, calculando su valor y ley, así intrínseca como extrínseca, con exactas reducciones de un parage a otro, para instrucción de los banqueros. Se da, por último, una razón muy circunstanciada de los mercados y ferias que se celebraban en diversas ciudades de Europa, con los estilos que se practicaban en cada una. Se señalan las estaciones de las partidas de las flotas de algunos puertos de Italia, y de otras partes con distinción de las que se destinaban a levante y de las que salían para poniente. Trátase igualmente del giro de los cambios, de los términos de las letras, según la práctica de las diferentes plazas, y de los premios de los seguros marítimos y terrestres, que ya entonces eran generalmente conocidos.

Por las exactas y copiosas noticias que presentan estas dos obras, qualquiera reconocerá, prescindiendo del método y estilo, un mérito no inferior

a los tratados de Savary, de Riccart y de otros escritores modernos sobre la práctica del comercio.

Verdad es que las observaciones, cálculos y reglas de aquellas rancias obras, no son aplicables al estado actual del comercio, ni a los usos de nuestros tiempos: pero ya que el particular comerciante no pueda sacar de allí utilidad alguna respecto a sus intereses, el escritor político, el económico, el geógrafo, el naturalista, ¿quántas noticias no hallarán para comparar los siglos, el progreso, la decadencia y la revolución que experimentaron la industria, el tráfico y la navegación de los Europeos con el nuevo paso a las Indias Orientales, y descubrimiento de las Occidentales? ¿Quántos conocimientos para instruirse en las especies, calidades y nombres de las drogas, frutos y demás producciones naturales y aun artificiales del Asia, que formaban el ramo principal del comercio en aquellos siglos? ¿Quántas observaciones para conocer los países en que se criaban, o manufacturaban; los conductos por donde venían; los mercados en donde se compraban o acopiaban; las naciones que las transportaban y las que las consumían?

La mudanza que ha experimentado el estado y tráfico de Europa de tres siglos a esta parte, debe admirar al observador político. Si éste entra a comparar los tiempos y las circunstancias, verá quán distintas son las comunicaciones, quán trocados los gustos, las moda y las necesidades; cómo los mercados han mudado de sitio y de rumbos las navegaciones, pasando la contratación como de mano de unos pueblos en otros, cayendo los antiguos y levantándose otros nuevos; cómo los proyechos del comercio oriental, que la situación ventajosa de tres naciones del mediterráneo y la rudeza o indolencia de todas las demás habían estancado en su poder, han sido el patrimonio de las que se hicieron después respetables en el océano; y cómo el espíritu mercantil y navegante, que fue por tantos siglos el móvil de la actividad de los Italianos, ha venido a ser hoy como el alma universal que anima a todas las Potencias; quedándole a Italia la gloria y la desgracia por compañera, de que al paso que produxo los intrépidos descubridores del nuevo mundo, estos mismos hijos, casi sin preverlo, quitaron para siempre a su patria sus riquezas y poder, pasándolas a otras naciones.

No me canso de repetir que en la lectura de estos dos códices se presenta al filósofo y al calculador político un vasto campo para reflexionar sobre las vicisitudes, así físicas como morales, que han tenido algunos Estados, en especial con respecto al tráfico e industria. Allí se puede ver lo que era la Italia en la edad media, comparada con lo que ha sido en los dos últimos

siglos. A la verdad causa admiración cómo de un punto tan elevado de poder y opulencia, que supone grandes esfuerzos, repetidas tentativas, largo transcurso de años y aventajada civilidad, cayó en breve tiempo aquella gloriosa nación en tanta pobreza y debilidad.

Si las apreciables noticias que ofrece la lectura de estos códices de Balducci y de Uzano, facilitan a qualquiera observador el cotejo del estado antiguo y moderno de la Europa comerciante, las no menos peregrinas que encierra el presente tomo, unidas a las del 1.° de estas Memorias, no suministrarán poca materia a los genios amantes de la historia económica, para aclarar algunos puntos obscuros y decidir otros dudosos, en orden a la antigua industria, marina, tráfico y legislación mercantil, no sólo de Cataluña, sino también de otros reynos y pueblos de España, en quanto lo permite la idea de esta obra, y el escaso caudal de hechos que hasta aquí se puede recoger de las crónicas y anales de las demás provincias.

En éstas no pueden faltar zelosos patriotas, investigadores de sus antigüedades, y cuerpos públicos que les animen y protejan; a quienes ruego, por la gloria general de la nación española, consagren sus tareas, su talento y su corazón a la ilustración de la historia económica de su patria. A pesar de la expresión de este deseo, no pretendo proponer mi trabajo por modelo a nadie, y mucho menos mis aciertos, si tales los juzgare el público. Estoy tan lejos de esta idea, que buscando modos cómo no hacerme singular, pues soy todavía en este género el único, quisiera confundir mi nombre entre los de otros que me acompañasen en la carrera, y ocultar en alguna manera mis yerros, ya que no he podido mi laboriosidad y constancia, que es lo único que sin resabio de vanidad podría proponer por exemplo.

MEMORIAS HISTÓRICAS

PARTE PRIMERA

Antigua Marina de Barcelona

Illi robur et aes triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus...

HORAT. Od. 3

Montaña inv. *Muler sculp.*

PARTE PRIMERA

ANTIGUA MARINA DE BARCELONA

Los progresos de la navegación y del tráfico con las naciones extrañas, que en sentir de algunos filósofos antiguos y modernos estragan las costumbres, desterrando de las ciudades la sencillez y la parsimonia, ninguna mella hicieron en la policía pública y economía doméstica de Barcelona. Ni la comunicación de sus ciudadanos con remotos pueblos, ni sus conquistas ultramarinas, ni sus freqüentes viages, ni la grande riqueza que su actividad mercantil acarreó a la patria, menoscabaron en el discurso de dos siglos sus loables y sabias reglas de vivir. *Ardua res haec est opibus non tradere mores*, dixo en alabanza del Emperador Nerva nuestro español Marcial; pero más admirable es, y difícil de conservarse, la austeridad en una república opulenta que en un particular.

Por este motivo la incorrupta constitución civil y moral de esta Ciudad

mereció, no los elogios de las plumas ponderativas o lisongeras de los poetas, sino los testimonios públicos de la fama derramada por todas las naciones, recogidos por los historiadores y perpetuados en los regios diplomas.

En efecto, vemos que en el siglo XIV ya tenía Barcelona renombre de pueblo exemplar por sus leyes y policía. El Cardenal Don Jayme de Aragón, Obispo de Sabina y Administrador del de Valencia, en una carta, fecha en esta ciudad a 1 de Diciembre de 1395, con la que dirige y regala a los Magistrados Municipales de Barcelona el *Valerio Máximo* [1] traducido en idioma valenciano, les dice entre otras cosas: «Como Nos seamos ciertos que vuestra noble Ciudad entiende en el buen regimiento de la cosa pública y familiar más que otra que sepamos, tanto que se la puede llamar espejo de buen exemplo, a la qual Ciudad vuestra nos tenemos por muy obligados por el gran amor que mostró al Señor Infante Don Pedro nuestro Padre, y a Nos, que siendo muchacho nos criamos ahí, haciéndonos muchas honras y placeres...»

Jayme Marquilles, Jurisconsulto, que escribía por los años de 1400, la llama: «Ciudad felicísima por su gobierno; diligentísima en el castigo de los delitos; firmísima en la austeridad de costumbres; muy loable por las reglas de prudencia y sabiduría; enriquecida de buenos varones y excelentes matronas; ilustrísima en actos de virtud, no menos que en la total extirpación de vicios.»

Marineo Sículo, autor de principios del siglo XVI, hablando del estado político que tenía Barcelona en el reynado de Don Alonso V, dice: «Florecía esta Ciudad, no sólo en grandes riquezas, sino en muchos varones de singular prudencia, en buenas costumbres y estatutos. Todos los ciudadanos en la administración y acrescentamiento de la república, seguían casi la forma y estilo de los antiguos Romanos. En ella, ni las discordias, ni los pleytos, ni las rencillas, ni las parcialidades, muy freqüentes en otras ciudades, menoscababan riquezas de sus vecinos, ni el buen orden doméstico, pues más querían regirse por la razón y la naturaleza, que por las leyes. De aquí vino que otras muchas ciudades imitasen sus santas reglas y orden de buen vivir, y siguiesen su buen exemplo de gobierno público, y

[1] Es un volumen en folio, con cubiertas de terciopelo, chapeteado de bronce dorado, y escrito en vitela con cabeceras y letras iniciales iluminadas primorosamente, el qual se guarda bien conservado en el Archivo de la Ciudad; y en la hoja de la anteporta está copiada la carta del Cardenal, y la respuesta de gracias de los Magistrados de Barcelona, ambos documentos en lengua lemosina. * El citado manuscrito, bajo el título de *Libre anomenat Valeri Màximo dels dits y fets memorables*, obra de Fra Antoni Canals, ha sido publicado por R. Miquel y Planas (1914). Cf. Ruiz Calonja, *Història de la Literatura*, p. 181-185.

las demás buenas artes; y que muchas personas, por la fama de tal Ciudad, no sólo de toda España, sino de otras varias naciones, venían a ella haciéndola de día en día más rica y populosa.»

El mismo Rey Don Alonso V de Aragón, en su privilegio dado en Nápoles en 1450, había dicho: «Nuestra ciudad de Barcelona, ya por sus muchos servicios, ya por su gobierno político, sobresale entre las demás de nuestros dominios, y todas procuran gobernarse a imitación de ella y exercer su policía.»

Hernando del Pulgar, historiador de los Reyes Católicos, dice también: «Esta Ciudad, en los tiempos pasados, fue tan bien regida y gobernada por los principales que tenían cargo de su regimiento, que florecía entre todas las otras de la christiandad; y todos sus moradores gozaban de la seguridad en sus personas y bienes, y de grande abundancia de las cosas necesarias a la vida; y por su buena industria y justa comunicación y equidad con estrangeros y naturales, algunas personas de otras partes remotas, informadas de su buen regimiento, traían a ella sus bienes, a fin de vivir en paz y tranquilidad.»

Gerónimo Paulo, que escribía en 1492, dice a poca diferencia lo mismo: «Las leyes de policía de Barcelona sirvieron de dechado a muchas nobles ciudades; y a ella le acrescentaron su nombre las riquezas, la navegación y la libertad, no menos que la observancia de la justicia, ayudada de la loable parsimonia y de la concordia, conservadora de todo imperio, y principalmente la limpieza y destierro de ociosos, polilla de la república.»

Gómez Miedes, que escribía en 1545 la vida y hechos del Rey Don Jayme I de Aragón, hablando de Barcelona, dice: «Se aventaja esta Ciudad a otras, principalmente en la frugalidad y concordia de sus ciudadanos, y sobre todo en el amor de la patria.» El Analista de las cosas de Génova, Pedro Bizaro, que escribía en 1577, añade: «La Ciudad de Barcelona, en otro tiempo pequeña, hoy es insigne por su población, riquezas, leyes y costumbres.»

Es cosa digna de notar que Barcelona era a un mismo tiempo no sólo plaza de comercio, sino de guerra, y residencia de la Corte: circunstancias que, a primera vista, parece que debían combatir con más fuerza a la austeridad de costumbres y parsimonia doméstica. Pero, como la milicia no formaba entonces un estado permanente y separado del cuerpo civil, y las riquezas tampoco podían venir por otros caminos que por los del trabajo, que las junta lentamente y las reparte entre todas las manos activas, no pade-

cieron las costumbres la ruina que experimentaron en otros pueblos, porque en éste no era la Corte la rica, sino la nación.

Pero esta misma situación de la Corte en lugar marítimo, brindaba a los Reyes de Aragón a fomentar la marina y las expediciones navales. Ya hemos visto en el Tomo I de estas Memorias cómo asistían personalmente a los aprestos de las esquadras, a la bendición de las galeras y de banderas, a los alistamientos y a todos los actos públicos que autorizaban los armamentos y empresas de la Real Corona. Hemos visto también quán freqüentes fueron por espacio de dos siglos los viages de los Reyes a las conquistas y guerras ultramarinas; y quán ordinario era entonces que los Soberanos montasen las armadas. Esto último se demuestra más visiblemente en las peticiones que les hacían las Ciudades marítimas, y otras de sus Reynos, quanto querían armar en corso; es, a saber: que sus naves y galeras navegasen exentas de la jurisdicción del Almirante o General de las Armadas, menos quando el Rey las incorporase en la esquadra que montase o mandase su Real persona, de que hubo bastantes exemplos.

Este exemplo de las Ciudades transcendió luego después a los nobles y caballeros *, que tenían galeras y navíos propios con que servían al Rey y a la patria, como se manifiesta por algunos hechos que por fortuna se han podido entresacar de los materiales de estas[2] Memorias. En el año 1426 encontramos que vino de Génova a Barcelona la galera de *Luis de Abellá*: en 1432 otra de *Francisco Desplá* partió de Barcelona para Nápoles con una bombarda de la Diputación que pesaba 40 quintales. En 1436 el Conde de Módica se embarcó en la galera de *Juan de Juñent*, que salía a la guerra contra Génova. En 1438 partió una galera de *Pedro de Requesens* al socorro de Nápoles; y en 1454 una carabela armada de *Juan Zaplana* para el mismo destino. En 1460 vino de aquel Reyno una galera de *Don Juan de Cardona*. En 1477 llegaron a Barcelona una galeota del *Conde de Prades* y otra del *Maestre de Montesa*. En 1482 salió al corso una galera del *Conde de Cardona*. En 1551 entró en Barcelona la galera de *Don Antonio Doms* de Perpiñán.

Para dar todo aprecio y autoridad a la Marina, los Reyes de Aragón crearon la dignidad de Almirante, a cuyo oficio se concedieron más adelante varias prerrogativas y derechos. Este cargo empezó a ser dignidad de la Corona en el siglo XIII, y en casi todos los Reynos de Europa, con corta dife-

[2] Col. Dip., n.º 2.

* Han señalado la importancia de la función económica de la nobleza en España —principalmente en Castilla—, Portugal e Italia, KONETZKE, *Entrepreneurial activities*; LUZZAT-

rencia unos de otros *. En Francia fue creada por Luis IX; en Aragón por Don Jayme I; en Inglaterra por Ricardo I; en Castilla por Fernando III; y en Nápoles por Federico I.

Pero en ningún tiempo se decoraron y señalaron más individualmente las preeminencias de los oficios de la Corona en Aragón que en el reynado de Don Pedro IV, que arregló no sólo el ceremonial y etiqueta de la Corte y Palacio, sino la prerogativas de los grandes oficiales de la Corona **. Entre éstos se contaba el Almirante, título supremo de la mar, y oficio vitalicio que concedían los Reyes a vasallos de alta gerarquía de sus dominios, que ordinariamente eran de las primeras casas de Cataluña, como los Cardonas, Moncadas y Cabreras. Y como era este empleo más una dignidad que un cargo de efectivo exercicio en las expediciones, pues no las podían mandar siempre los Almirantes, o por su poca experiencia, o por su corta edad, porque se solía conferir más al lustre de las familias que al valor y mérito personal, el Rey Don Pedro creó el cargo de Capitán General de las Armadas Reales, que si bien le dio a sugetos de la más ilustre nobleza, siempre eran Capitanes experimentados en las acciones de mar, y debían mandar en persona las Armadas que se les confiaban en tiempo de guerra, sin sujeción al Almirante, que regularmente no se embarcaba sino en expediciones en que iva el mismo Rey o Persona Real.

En el nombramiento que Don Pedro hizo en 1373 de Capitán General y Lugar-teniente de Almirante de Aragón a favor de Gilaberto de Cruilles, le concedió las facultades de General con suprema potestad sobre todas las esquadras actuales, y las que se aprestasen en adelante, así en el continente como en las islas (esto es, Cerdeña y Mallorca).

Pero como las prerogativas, derechos y emolumentos de los Almirantes eran tan altas y apreciables, éstos no las delegaban a sus Lugar-tenientes sin grandes reservas, como se colige del expresado Real nombramiento, en que el Vizconde de Cardona, Almirante a la sazón, se reservó el derecho del exercicio de su autoridad en qualquier lugar donde se hallase personalmente, y de que en la causa que él hubiese empezado, no pudiese el Lugar-teniente tomar conocimiento sin su beneplácito. Que si dicho Almirante quería montar

ro, *Les activités économiques*; Sapori, *La funzione economica*.

* Sobre almirantes de la Corona de Aragón véase Uhagón, *Los Almirantes de Aragón*; Bofarull y Sans, *Gilaberto de Cruilles*; Almela, *El almirante Mateo Mercer*; Sitges, *La muerte de D. Bernardo de Cabrera*; Soldevila, *L'almirall Ramon Marquet*; Chabas, *Nombramiento de Almirante a favor de Carroz*; Fernández Duro, *La patria de Roger de Lauria*.

** Cf. *Ordinacions de Pere el Cerimoniós*, en Bofarull y Mascaró, *Col. Documentos*, V.

una Armada, no pudiese su Teniente percibir salarios, ni derechos algunos afectos al cargo de Almirante, ni entrometerse en su mando sin su voluntad: mas no montándola personalmente, podía percibirlos. Que la causa o querella que en primera instancia se presentase ante el Almirante, éste la podía determinar por sí; pero si le fuese preciso cometer su conocimiento, lo había de hacer al dicho Lugar-teniente, y no a otro; es, a saber, quando el Almirante se hallase en el parage de la querella [3].

Como el Rey Don Pedro cuidó siempre tanto de que su marina fuese apreciada, pues a ella debió todo su poder y los famosos hechos de su reynado; amplió quanto pudo la jurisdicción y preeminencias del Capitán General Gilaberto de Cruilles, a fin de poner la Real Armada en mayor actividad y respeto de lo que se podía esperar de la dignidad, que las más veces recaía en Señores que sólo aspiraban a los honores y emolumentos del oficio.

Concedióle que todos los marineros y alistados que hubiesen sentado plaza en las Armadas Reales con él o con sus Tenientes, podían desde el punto de ser alistados llevar espada y armas prohibidas por qualquiera ciudad o villa de realengo, así de día como de noche, sin que los Jueces ordinarios pudiesen retenerles las armas aun en sus pendencias, antes las restituyesen al Capitán General: *pues es digno* (son palabras del Real Privilegio) *que aquellos que en los hechos de guerra, mayormente en la mar, están aparejados a servirnos, gozen de alguna especial prerogativa, a lo menos del porte de armas.*

Concedióle, además: que sólo el dicho Capitán General y sus Tenientes, y no Juez alguno ordinario, puedan hacer pesquisas y dar sentencias en las causas de los delitos que se cometan en los mares, puertos o playas de la Corona: que sólo él, o el Rey, pero ningún Ministro Real, puedan conceder licencias de armar en corso; y que los armadores que obtuvieren la licencia del Rey, debían prestar caución en poder del dicho Capitán General o de sus Tenientes.

También incumbía al Capitán General el cuidado de las atarazanas reales; y en virtud de esto podía remover los alcaydes de ellas y demás empleados, si los hallase omisos o ineptos; debiéndose entender lo mismo respecto a los capitanes locales de los puertos y playas de los dominios del Rey [4].

El mismo Don Pedro, habiendo de despachar al Reyno de Cerdeña para

[3] Col. Dip., n.º 200.

[4] Col. Dip., n.º 203.

algunos negocios de la Corona, y bien de aquella Isla al noble Bernardo de Senesterra, que era del Consejo Real, le nombró capitán de dos galeras, la una llamada *La Victoria*, cuyo cómitre era Nicolás Guardiola, y otra que mandaba en aquella Isla el Patrón Arnaldo Aymar, concediéndole todas las prerogativas y jurisdieción alta y baxa, que pertenecía a un capitán de galeras de la Real Armada [5].

[5] Col. Dip., n.º 229.

CAPITULO I

DEL PUERTO Y MUELLE ANTIGUO DE LA CIUDAD DE BARCELONA

AUNQUE en otra parte[1] se trató de la profundidad del antiguo surgidero de esta Ciudad, del primer plan de la fábrica de su puerto, de la segunda construcción, de las vicisitudes que ésta tuvo posteriormente, de los repetidos reparos y ampliaciones que se hicieron hasta fines del siglo pasado, podremos añadir aquí algunas particularidades que antes no se tuvieron a la mano, para mayor ilustración de esta materia *.

Que con el nombre de playa fuese conocido siempre y llamado el fondeadero de esta ciudad hasta 1598, es cosa indubitable; pero también lo es que, ni antes ni después de tener un puerto, fue más ni menos freqüentado de navegantes y mercaderes extraños, ni de embarcaciones de menos porte quando era playa. Antes bien, parece que en este primitivo estado era más profundo el anclage, ya que no fuese tan seguro y resguardado.

En efecto, las desgracias de las pérdidas de embarcaciones surtas eran muy freqüentes e inevitables, con grande daño del comercio. Así se expresa en una Real Cédula de 1433 en que Don Alonso V concedió perpetuamente al Ayuntamiento, ya que a expensas propias del Común solía proveer a estas desgracias y fracasos, la libre facultad de hacer limpiar y desembarazar la playa (a costa suya, mas no del erario), por las personas y medios que quisiere y le parecieren más oportunos. Y para que con la esperanza de algún interés se incitasen algunos a esta operación, concedió y dio, libre de todo

[1] Cf. parte I, capítulo III, tomo I.

* Sobre el puerto de Barcelona véanse AMICH, *Historia del puerto;* CARRERA PUJAL, *Historia del puerto, La Barcelona del segle XVIII,* e *Historia política y económica;* CARRERAS CANDI, *La ciutat de Barcelona;* DURÁN Y SANPERE, *Barcelona ante el mar.*

derecho o registro, a la misma Ciudad y a sus operarios, todo lo que se encontrase en el fondo del mar, o a quienes tuviese a bien aquélla donarlo. Esta gracia se concedió por causa, según expresa literalmente la cédula, de que en la playa de Barcelona, siempre que arreciaba el tiempo borrascoso, naufragaban muchas naves, porque con la agitación que los buques sufrían del embate de las olas y rechazo de éstas por las rocas, los cables se rompían o cortaban fácilmente por el fuerte rozamiento con los fragmentos y anclas que quedaron en el fondo de los naufragios pasados [2].

A la verdad era tan urgente la construcción de un buen muelle y abrigado fondeadero para evitar la freqüencia de los sobredichos desastres, que en 1439 deliberó su Ayuntamiento executar el proyecto de su fábrica imponiendo el primer derecho de ancorage en ayuda de los costos de este edificio [*]. Pero en aquel mismo año un fuerte temporal desbarató los primeros trabajos: con cuyo motivo, y para asegurar más el buen éxito de tan importante obra, se enviaron órdenes a varias partes del Levante, como a Siracusa, Candía y Rhodas, para traer un buen arquitecto hidráulico.

Esta obra se continuó, bien que andando el tiempo hizo ver la experiencia los inconvenientes que acarreaba quando acaescían tormentas; pues el mar rebatía entonces con mayor fuerza contra la ciudad. Para remediar estos perjuicios, se traxo en 1474 un ingeniero de Alexandría, que formó nuevo plan para el muelle, ofreciendo darle acabado dentro de tres años. Para los costos se pidieron auxilios a las Cortes del Principado, y limosnas a los particulares con indulgencias que el Papa concedió a este fin; y en aquel mismo año se puso la primera piedra con particular solemnidad y distinguido concurso, según se lee en el tomo I de estas Memorias.

Aunque se prosiguió la obra, fue con algunas interrupciones, a causa de varias dudas y exámenes que se suscitaron, sobre si en la forma y parage en que se fabricaba sería con el tiempo útil o perjudicial. Sin embargo, hallamos que en 1479 la Lonja del comercio instó se continuase la obra, contribuyendo con seis caxones para proseguir la escollera; que la Ciudad impuso para ayuda de gastos un dinero en libra de carne; y que sus Magistrados Municipales fueron nombrados en 1480 por el Rey y las Cortes comisarios especiales de esta obra; y lo fueron con todo poder y facultad hasta el año 1697, en que se concluyeron todas las ampliaciones, renovaciones, y reparos que

[2] Col. Dip., n.º 292.

[*] Sobre el derecho de «ancoratge» véase Carrère, *Le droit d'ancrage*; Giralt y Raventós, *Sources barcelonaises pour l'histoire de la marine et de l'économie maritime*.

en cada siglo se tuvieron que hacer a causa de los estragos que el mar causaba en los trabajos, en las naves surtas, y en la ciudad misma, quanto acaescían recios temporales por los vientos del Sur y del Este.

En efecto, consta que la muralla del mar, que hoy llaman de *San Francisco*, quatro veces distintas fue derrocada o aportillada por los embates de las olas, sin embargo de las obras del nuevo puerto: una en 1483, otra en 1487, otra en 1497, y últimamente en 1598. Aunque el puerto estaba muy adelantado desde 1554, la riba o andén para el embarcadero que se había proyectado en aquel año, no se principió hasta 1590, para cuya obra contribuyó con subsidios la Lonja y Consulado, y también el Estado Eclesiástico [3].

Admira siempre cómo una ciudad sin puerto ni fondeadero seguro por tantos siglos, pudo sostener el papel de comerciante y de escala general de las expediciones navales, y ser tan freqüentada de extraños y españoles en las empresas militares y mercantiles.

Sólo la situación de esta capital, su misma grandeza, el esplendor de sus servicios y de sus riquezas, la importancia de su arsenal y el estado de Corte antigua de sus Reyes, pudieron sostener la concurrencia de los navegantes, los aprestos para las empresas navales y la afluencia continua de las esquadras reales que tocaban en ella; mas de ningún modo la capacidad y seguridad de un puerto cómodo de que siempre ha carecido, y mucho menos desde que se abandonaron las armadas de galeras, y se han substituido las de navíos de alto bordo. Bien podríamos decir que, así como a otras ciudades su puerto las ha hecho famosas, Barcelona, al contrario, ha dado siempre su fama al puerto.

Sea el motivo que sea, lo cierto es que de ninguna otra ciudad de España y de muy pocas de Europa se podrá contar, antes del presente siglo, tanto número y aparato de aprestos, expediciones y viages de armadas de guerra. En el tomo I de estas Memorias constan las expediciones, así de la Corona, como de la Provincia y Ciudad, que salieron de ella; el aparato triunfal con que regresaban las armadas; la solemnidad con que se alistaban, y las repetidas invasiones y bloqueos de mar que tuvo que resistir en los siglos XIII y XIV.

Pero desde el año 1415 las noticias de los sucesos navales siguen más individualidad y orden, ya por medio de lo diarios que guarda la Ciudad,

[3] Para mayor instrucción léanse las apuntaciones cronológicas que se copian sobre este asunto en el ap. n.º 42 de estas *Memorias históricas*.

ya por los que guarda la antigua Diputación del Principado; loable costumbre, que si hubiese empezado algunos siglos antes, recibiera la historia, así en este ramo como en otros, una luz más extensa y una fe más fundada.

De los referidos diarios se saca una serie cronológica de los embarcos y desembarcos de Reyes y Príncipes, ya españoles, ya extraños, de Papas, Cardenales, Embaxadores, Generales y grandes Señores en los tres últimos siglos; de los aprestos y expediciones, así para facciones de guerra, como para la escolta de Príncipes y Soberanos que salían de España, o volvían a ella; de los bloqueos por esquadras enemigas; de la llegada de las aliadas, o nacionales; y de otras funciones pomposas de armamentos.

Por medio de estas relaciones circunstanciadas se dan a conocer hechos hasta aquí ignorados en el todo, o en sus circunstancias: unas veces de armamentos de corso y de defensa que aprestaba y costeaba la Ciudad, otras de los viages y nombres de personages y caudillos, con lo qual se pueden puntualizar ciertos datos en la historia marítima. En fin, por ellas se prueba la importancia con que en todos tiempos se ha considerado el puerto (o fuese playa) de Barcelona, la fama que había adquirido dentro y fuera de España, y el freqüente uso que de él hacía la Corona para la communicación en aquellos tiempos tan necesaria entre España e Italia; de modo que bien se puede asegurar que, excepto el de Génova, no habrá habido en el Mediterráneo puerto tan visitado de Reyes, Reynas, Príncipes y otros Potentados, con numerosas esquadras de veinte, treinta y hasta de quarenta y tres galeras [1].

[1] Para certificarse de esto, se puede leer en estas *Memorias* el ap. n.º 33

CAPITULO II

TESTIMONIOS DE LA MARINA REAL DE LA CORONA DE ARAGÓN

De las victorias y conquistas que alcanzó la marina aragonesa en el siglo XIII, serán eternos monumentos los Reynos de Mallorca, de Valencia, de Sicilia e Isla de Malta, como queda ampliamente referido en el tomo I de estas Memorias *, donde se cuentan los repetidos triunfos del pabellón aragonés contra las armadas francesas y napolitanas de la Real Casa Anjovina, de sus valedores y aliados. Al poder de tan esforzada y bien servida marina se debe que las naciones africanas, que hasta hoy han sido nuestro azote, fuesen entonces nuestras tributarias, y que con el vínculo de los tratados y alianzas, y la política de fomentar las divisiones entre aquellos Príncipes infieles, se sujetase su orgullo y piratería. Sin el respeto que se habían adquirido en la mar, ¿cómo hubieran los Reyes de Aragón conseguido tan ventajosas treguas y conciertos con los Soldanes de Egypto y Reyes de Túnez, Bugía, Tremecén, Fez, Marruecos y Granada?

A los Reyes de Aragón podemos decir que les sobraba todo menos el dinero: sus esquadras, armas, soldados, marineros, experimentados capitanes de mar y tierra, y el valor y buena voluntad de sus súbditos, eran bien conocidos en Europa de las demás naciones. Así lo refería Don Jayme II quando encargó a sus Embaxadores, en la instrucción que les dio en 1292 para sentar paces con el Soldán de Egypto, le expusiesen entre otras cosas: «Que su Rey teniendo tantas galeras, tantos caballeros e infantes muy valientes y diestros en las armas, como podía haber oído y conocido el Soldán por los grandes hechos y victorias que el Rey había ganado de sus enemigos, debido todo al buen ánimo y valor de sus gentes; siempre que tuviese bas-

* Véase la bibliografía general citada en la introducción al lib. I, parte I, del t. I.

tante moneda, daría tanto que hacer a sus contrarios, que les llevaría debaxo, y les tendría enfrenados» [1].

Éste es un hecho de tanta verdad, y de tanta gloria para la gente catalana, que sobrándole valor y espíritu para nuevas hazañas, al paso que a sus Príncipes faltaban empresas en que emplearla, y medios con que remunerarla, por no caber sus corazones en los estrechos límites de las conquistas pasadas, fue a buscarlas a tierras remotas, y surcando el mar Egeo con sus galeras penetró el Helesponto en 1304 a ofrecer las armas y pechos aragoneses al servicio y socorro del Imperio de Oriente [2]. De esta famosa expedición, sostenida con tantos afanes, mucha sangre y varia fortuna en la Natolia contra la ferocidad de los turcos, y en la Thracia, Achaya y Macedonia contra la perfidia de lo griegos, quedó por testimonio la fundación del Ducado de Athenas y Neopatria, poseído por Príncipes de la real sangre de Aragón hasta 1424; título que se reunió desde entonces a la Corona, y que no ha muchos años andaba aún en los dictados de los Reyes de España, ignorándose el motivo porqué se ha omitido tan glorioso timbre y memoria.

Entrado el siglo XIV, y enseñoreada de la Cerdeña la Corona de Aragón, no sólo fue necesaria la marina para guardar lo conquistado contra los pueblos rivales o rebeldes, sino para hacer frente a nuevos enemigos que suscitó contra los catalanes la extensión de su poder y la prosperidad de su comercio. Estos rivales fueron principalmente los genoveses, que les hicieron la guerra de muchas maneras, ya sublevándoles los pueblos sujetos, ya auxiliando a los otros que estaban enemistados con la nación aragonesa, ya fomentando la discordia con los Estados mahometanos o christianos, en donde tenían los catalanes tráfico y contratación. En aquellos tiempos los genoveses gozaban en todos los mercados de África y de Andalucía singulares privilegios; y así éstos servían de regla para casi todos los tratados y convenios que proponían los Reyes de Aragón a los Sarracenos.

Como por otra parte la nación genovesa forzosamente debía de gozar de una gran influencia en las Cortes en donde tenía sus Consulados, factorías y franquicias, trabajaría de continuo por encender desavenencias entre aquéllas y los demás pueblos navegantes que podían partir con ella los beneficios de la industria mercantil. Acaso no fue otra la primera causa de la enemistad de los Reyes de Castilla y de Aragón que rompió tan declaradamente en 1356 por quejas de algunas presas e insultos hechos por los catalanes al pabellón

[1] Col. Dip., n.º 53.

[2] Moncada: *Expedición de Catalanes*

castellano en el río de Sevilla, en cuya ciudad sabemos tenían los genoveses gran tráfico, consideración y preferencias sobre todas las demás naciones. Verdad es que de ellos había recibido muchos auxilios la Corona en las pasadas guerras de mar contra los moros en tiempo de los Fernandos y Alfonsos, que se sirvieron de la pericia de sus Almirantes Bonifazes, Zacarías, Bocanegras, Tenorios y otros expertos mareantes, y de sus esquadras estipendiarias del Común de Génova.

Guerras entre los Reyes de Castilla y de Aragón

Como la guerra marítima que se encendió entre el Rey Don Pedro de Castilla y el de Aragón fue una de las más bravas y reñidas que tuvieron que sostener los catalanes, no será fuera de propósito aclarar aquí, en quanto se pueda rastrear por la historia, las causas y origen de ella *.

En una carta de requerimiento que el expresado Don Pedro dirigió al de Aragón en 1356, consta: que un patrón vizcaíno de Bermeo, llamado Juan Pérez Yuaga, había tomado una nave de Ramón Frexener, mercader de Mallorca, con toda la gente y el cargo de hierro y otros géneros; que en conseqüencia el de Aragón le había requerido mandase restituir el buque y todos los efectos, o bien su valor, con los intereses y costas. El de Castilla contestó a este oficio, diciendo: que no podía dar la satisfacción de este daño, por quanto a la sazón que esto sucedió, el Condado de Vizcaya estaba levantado contra él, y le hacían guerra aquellos naturales; y por consiguiente que no era responsable a reparar los daños que se cometían sin culpa suya: que muy al contrario, las galeras aragonesas andaban entonces por los puertos de la Corona de Castilla haciéndole guerra como pudieran enemigos, tomando los navíos de los puertos que ivan cargados de granos y otros mantenimientos para Sevilla y demás lugares de la Frontera, que estuvieron en peligro en todo este tiempo por la penuria de granos: que en vez de recibir por estos daños satisfacción, sucedió al fin todo lo contrario, pues estando el Rey en Cádiz, adonde había ido para recorrer sus villas y castillos, llegaron nueve galeras aragonesas armadas; y su gente tomó los mercaderes vecinos de Sevilla que se habían de algún tiempo establecido allí, apoderóse de sus efectos y de quanto tenían en dicho puerto, y cometió iguales robos en otros de la bahía a vista suya, arrojando al mar lo que no podían llevarse, etc.

* Sobre guerras marítimas entre Aragón y Castilla véanse Fernández Duro, *La Marina de Castilla*; Pascual, *Mal proceder de Pedro el Cruel*; Salas, *Marina española*, y *Expediciones marítimas*; Soler Palet, *La guerra dels dos Peres*, y Russell, *English intervention*.

En la contestación que dio a estas quejas el Rey de Aragón, alegaba: que los vasallos de Castilla otros muchos daños habían antes hecho a él y a sus súbditos: que el hecho de las galeras no se había cometido con su acuerdo, ni por su orden; y que quando se hicieron estas hostilidades que exponía, tampoco le dio quejas, por lo que no llegaron a su noticia con oficio formal, a fin de que proveyese de remedio, como debiera haberse hecho para fundar después su razón: que además, si el Rey de Castilla quisiese acordarse de los insultos que los genoveses, enemigos de su Corona, habían hecho a sus súbditos en puertos de los dominios de Castilla, mayor razón tendría que él para querellarse: que si gentes y oficiales suyos de Mallorca tomaron naves castellanas con muerte de algunos de su tripulación, haciendo pública almoneda de sus mercaderías y haberes (como se querelló el Rey de Castilla en otro oficio); también los castellanos, por vía de indemnización y represalia, cometieron varios daños en tierras de Aragón, en lo qual se había procedido sin justicia ni razón, porque el patrón de la nave castellana que se apresó en Mallorca seguía un pleyto ante el Gobernador de aquella Isla, y en el entretanto se hizo a la vela ocultamente, llevándose quatro mercaderes de dicha ciudad con los efectos que les había robado en el puerto; y a los ministros que se le despacharon para detenerle, correspondió resistiéndose con tiros de saetas: y que para castigar tal atentado e iniquidad, mandó armar una nave que alcanzó a la del agresor, y no queriendo éste soltar los referidos mercaderes y sus haberes, se trabó un combate, en el qual murieron dicho patrón y algunos de su gente; y rendida su nave, se confiscaron el buque y los caudales del patrón para la real cámara; por lo tanto, que no era creíble que los súbditos de Castilla, por el agravio de este hecho particular, hubiesen por sí armado doce galeras y quatro naves para ir a hostilizar a Mallorca, pues constaba que llevaban pabellón real y Almirante, y se habían armado en puertos de la Corona, en lo qual se manifestaba el intento y mala voluntad del Rey Don Pedro, que no usaba de las formalidades y buena fe que deben reynar entre Príncipes amigos antes de romper una guerra[3].

A la verdad esta esquadra la había aprestado en Sevilla Don Pedro aquel mismo año, con destino a los mares de Mallorca, para vengar esta pretendida hostilidad, o más bien pretextando la injuria recibida en San

[3] Memorias del Rey Don Pedro IV de Aragón, insertas en las *Chròniques de Esponya*, lib. VI, del archivero PEDRO MIGUEL CARBONELL. * La edición más reciente de la *Crònica* de Pedro el Ceremonioso es obra de A. PAGÈS (Toulouse, 1941).

Lúcar de Barrameda de unas galeras aragonesas, que habían quebrantado el fuero y salvaguardia del territorio por hacer daño a los genoveses, con quienes tenían a la sazón cruel guerra los catalanes. Cuentan las Crónicas de Castilla y de Aragón, que habiendo ido el Rey Don Pedro desde Sevilla a San Lúcar en una galera que mandó armar, para divertirse en la pesca de los atunes, encontró allí diez galeras y un leño de Cataluña al mando de Francisco Perellós, que ivan a Normandía por orden del Rey de Aragón en auxilio del de Francia, que tenía guerra con los ingleses.

Estas galeras tocaron en San Lúcar, bien fuese para tomar refrescos como dicen unos, o siguiendo una galeota de genoveses como refieren otros, llamada la *Estovalina*, la que apresaron a la vista del Rey, no obstante de requerirles que la soltasen. Estando allí, hallaron surtos en aquel puerto dos baxeles de Placentines cargados de aceyte de cuenta de genoveses, que iban a Alexandría, de los quales se apoderaron también con el pretexto de pertenecer a nación enemiga.

El Rey Don Pedro, resentido de este quebrantamiento de la inmunidad territorial, y del desacato hecho a su presencia, sin desistirse Perellós de pasar a la venta de dichos dos baxeles, el uno por quinientas doblas, y el otro por doscientas, mandó prender todos los mercaderes catalanes residentes a la sazón en Sevilla, y confiscarles sus bienes.

Vuelto a Sevilla con grande enojo, mandó armar siete galeras y seis naves, creyendo que hallarían en la costa de Portugal a las de Aragón. Embarcóse el Rey en aquella esquadra, y habiendo llegado hasta Tabira, allí supo como el capitán Perellós había ya doblado algunos días antes el Cabo de San Vicente. En efecto, llegó al puerto de Harfleur, en Normandía, pero sus galeras no volvieron más a Cataluña.

Habiéndose restituido a Sevilla el Rey, fue quando envió la mencionada esquadra de doce galeras y quatro naves a hacer guerra a los mares de Mallorca, en donde tuvieron un combate cerca de la Isla de Ibiza, al mismo tiempo que enviaba un mensagero suyo a requerir al Rey de Aragón para que hiciese justicia de Perellós, y se lo enviase preso; y de no hacerlo así, que el mensagero le desafiase de su parte, y le declarase la guerra. El de Aragón, que se hallaba entonces en Barcelona, oyó el mensage con gran admiración, respondiendo: que le pesaba mucho que un vasallo suyo hubiese cometido tal hecho sin su orden ni noticia; pero que no era conforme a derecho ni a razón que un Rey entregase a otro un caballero; bien que le haría comparecer, y averiguada la verdad del hecho, y hallándole reo, haría

de él justicia a satisfacción del de Castilla, a quien acusaba ante Dios por haberle desafiado sin razón.

Éste fue el origen de la reñida y porfiada guerra que duró once años por tierra y por mar entre las dos Coronas. Y como por los hechos hasta aquí mencionados se descubren intereses de genoveses envueltos en todos los movimientos y querellas, se confirma más y más la presunción de que su envidia y codicia exclusiva fomentaban los disgustos del Rey de Castilla: a que se añade el favor y ayuda que en lo succesivo le dieron con galeras y marinería de su propia nación.

En 1358, vuelto el Rey Don Pedro de Toledo a Sevilla, llegaron allá seis galeras genovesas, las que tomó a su sueldo, ajustándose con el Comandante; a las quales agregó otras doce que se acababan de armar en las atarazanas. Embarcóse el Rey en esta esquadra combinada: llegó a la costa del Reyno de Valencia, y el día 18 de Agosto embistió y tomó la villa de Guardamar con la fuerza de su ballestería. Pero como el castillo adonde se habían recogido los vecinos se defendiese, mientras le combatía, levantóse un viento recio de medio día, que hizo dar las galeras al través en la costa, en donde fracasaron todas, menos una del Rey, y otra de Génova, que arribaron a Cartagena. En este conflicto mandó el Rey pegar fuego a las diez y seis galeras baradas, para que el enemigo no se aprovechase de ellas; y él partió por tierra a Cartagena con toda su gente de armas.

Desde esta ciudad, mientras tanto que buscaba navíos para conducir a Génova las tripulaciones de las galeras perdidas, y bagages para irse con las gentes de las suyas a Sevilla, envió orden a Martín Yáñez, Alcayde de las atarazanas de aquella ciudad, para que se construyesen quantas galeras fuese posible. Así se executó, porque tenían en aquel arsenal acopiada mucha madera y aprestos de los montes de Aroche, Constantina y otros de aquella comarca, según refiere Zúñiga en sus anales.

En ocho meses se fabricaron doce galeras nuevas, se recompusieron quince que estaban en las atarazanas, y se acopiaron muchas municiones y armas para la campaña del año siguiente en que quería el Rey repetir otra expedición marítima contra Aragón. Asimismo despachó órdenes a todas las villas de las costas de Galicia, Asturias, Vizcaya y Guipúzcoa, que se embargasen todos los navíos mercantes para la armada proyectada, como en efecto se cumplió.

Estando Don Pedro en Almazán disponiendo sus tropas en la frontera para entrar en Aragón, partió para Sevilla a concluir el apresto de su ar-

mada, que a los dos meses de su llegada quedó pertrechada y lista para navegar; y así pudo, a 15 de Abril del año 1359, hacerse a la mar, llevando al mismo Rey, acompañado de muchos ilustres caballeros que mandaban las galeras gruesas. Éstas eran veinte y una, las sutiles siete, las galeotas dos, los leños quatro, y ochenta naves encastilladas de proa, que se habían armado en los puertos del Océano. Además llevaba tres galeras auxiliares del Rey Mahomad de Granada: y llegado que hubo a los Alfaques de Tortosa, se le agregaron otras diez de Portugal al mando de Lanceroto Pesano, genovés. Con este refuerzo se componía su armada desde entonces de ciento y veinte y ocho velas, baxo el mando de Micer Gil Bocanegra, también genovés, Almirante entonces de Castilla.

El Rey Don Pedro, después de haberse detenido quince días en Algeciras aguardando la esquadra portuguesa, pasó a Cartagena, desde cuyo puerto despachó siete galeras a descubrir y a correr las costas de Aragón para hacer algunas presas. Pero, como en Aragón, con la noticia de la venida de la armada castellana, se habían tomado providencias para librar el comercio de todo daño, nada encontraron los enemigos; y al volverse tomaron una galeaza de Venecia ricamente cargada, que se llevaron a Cartagena, sin embargo de que estaba aquella Señoría en paz con Castilla: atentado que bien pudieron sugerirlo los genoveses, enemigos entonces de los venecianos que eran aliados del Rey Don Pedro de Aragón.

Desde allí partió Don Pedro con su armada, y de paso combatió y tomó la villa y castillo de Guardamar en la costa de Valencia, en la qual hizo varios daños y desembarcos. Habiendo reunido en las bocas del Ebro todas sus fuerzas, como queda arriba dicho, se hizo a la vela para Barcelona, en donde se hallaba el Rey de Aragón. Llegado a su rada, bloqueó la ciudad para embestirla; pero halló en su puerto doce galeras que no pudo tomarlas, porque además de estar bien petrechadas, se pusieron atravesadas delante de la ciudad y atracadas a la tierra, de modo que la gente armada del pueblo las defendía; y para impedir qualquiera abordage de los sitiadores, se habían colocado de noche delante de ellas muchas anclas con que topasen los buques de los enemigos.

Viendo el Rey de Castilla estos estorbos, y la resistencia que los de la ciudad hacían con la gran ballestería y truenos que tenían en tierra, y los tiros de bombarda que disparaba una nave real que defendía el puerto, y había ya maltratado una encastillada de los castellanos, al cabo de tres días levantó el bloqueo y retiróse a Ibiza, cuyo castillo y villa combatió. Y es-

tando en esto, le llegó noticia de que su contrario el Rey de Aragón había salido de Barcelona con quarenta galeras, y llegando a Mallorca, para pelear con él y sus aliados.

Con esta nueva el Rey Don Pedro, viendo que toda la suma de la guerra se había de librar en aquella acción en que ivan a pelear los dos Reyes, se hizo a la mar, y vínose para la villa de Calpe en la costa de Valencia, desde donde hizo combatir varios lugares de la comarca que no pudo tomar. La armada aragonesa, que dexó al Rey en Mallorca por consejo de los Generales que le disuadieron el aventurar su persona, llegaron a Calpe a la vista de sus enemigos, esto es, a dos leguas de tierra; y habiendo sabido que la armada castellana estaba surta y guarecida de un peñón, entraron en el río de Denia a ampararse con la gente armada de la ribera que salía a defenderlas.

El Rey de Castilla, aunque quería salir a pelear en persona, su Almirante y los demás magnates que llevaba en su compañía, se lo disuadieron, respecto de no llevar la armada de Aragón a su Rey, pues ellos darían la batalla sin exponer a su real persona; y más estando el mar en calma, por cuyo motivo no podrían valerse de sus naves, de las quales, como buques de fuerza, esperaban la principal ventaja, pues los enemigos ninguna llevaban en su esquadra, compuesta sólo de galeras.

Así estuvo el Rey Don Pedro en el lugar de Calpe dos días, esperando viento; y la esquadra de Aragón, que temía el poder de las naves castellanas, no salió de Denia, en donde se hallaba bien defendida y segura por la estrechura del río, guardada la tierra de mucha tropa aragonesa. Y viendo que no se podía empeñar la batalla, retiróse el Rey con toda su armada a Alicante a tomar refreseos, y refuerzos de gente de armas. Luego que la armada castellana dexó a Calpe, la aragonesa ocupó aquel lugar y fondeadero, sin moverse de allí, hasta que la de Castilla, no viendo venir la contraria al cabo de seis días de estar en Alicante, se licenció a causa de que las galeras portuguesas se partían por haberse cumplido el plazo de los tres meses que había ajustado el Rey de Portugal. El de Castilla entonces dexó su armada, partiéndose para Castilla, y ordenó fuesen las galeras a desarmar en Sevilla; y que las naves, así que llegasen a Málaga, o a Cádiz, volviesen a sus puertos de Galicia, Asturias, Vizcaya y Guipúzcoa.

La armada de Aragón, con esta novedad volvió a desarmar treinta galeras en Barcelona, por quanto no habían embarcado víveres más que para quince días, creyendo que se vendría pronto a batalla quando salieron de Mallorca;

y así sólo quedaron diez galeras, que el Almirante Don Bernardo de Cabrera destacó hacia Portugal, por si encontraban navíos castellanos y portugueses: como en efecto encontraron algunos que apresaron.

Recelándose el Rey Don Pedro algún tiempo después, que los venecianos, resentidos de la galeaza que el año antes les había tomado en las aguas de Mallorca, pudiesen ayudar a los catalanes en la guerra actual, y que en en este supuesto era mejor hacerles todo el daño posible, a persuasiones de algunos mandó salir de Sevilla veinte galeras de las que habían llegado de la campaña de Aragón, al mando de Garci Álvarez de Toledo y de Martín Yáñez, a apostarse en Algeciras para interceptar doce galeazas de Venecia que debían pasar de vuelta de Flandes cargadas de mercaderías. Pero se frustró este intento, por haber las dichas galeazas embocado el Estrecho de Gibraltar en un día de viento deshecho, que las arrimó a la costa de África sin ser vistas de la esquadra de Castilla, la qual luego se retiró a Sevilla a desarmar.

Hallándose el año siguiente de 1360 el Rey en Sevilla, supo que quatro galeras del de Aragón, mandadas por Matheo Mercer, caballero valenciano, andaban al corso contra las naves de Castilla. Envió contra ellas una esquadra de cinco galeras, que había mandado armar en Sevilla, baxo el mando de su Ballestero Mayor llamado *Zorzo*, oriundo de Tartaria, y criado entre genoveses. Habiéndose encontrado en la costa de Berbería entre Mazarquivir y Chafarinas ambas esquadras, después de una larga pelea apresó la de Castilla a la de Aragón, cuyas galeras fueron llevadas a Sevilla, en donde el Rey mandó dar muerte al Comandante y a muchas de sus gentes.

En el principio del año 1364 entró Don Pedro en Aragón por el Reyno de Valencia, y ganó a Alicante, Xijona, Gandía, Oliva y otros lugares hasta Murviedro. Quando llegó cerca de Burriana, vio doce galeras del Rey de Aragón, y otros navíos que traían mantenimientos a la ciudad de Valencia, que padecía gran escasez; y para interceptarlos, puso sus reales en el Grao. Aquí estuvo algunos días esperando la esquadra que había mandado armar en Sevilla, que eran veinte galeras y quarenta naves, y otras diez galeras de Portugal que le venían a auxiliar. Aunque toda esta armada se había reunido en Cartagena, tardaba mucho en llegar, cuya demora tenía al Rey muy apesarado. Finalmente llegó al cabo de doce días; pero ya Valencia estaba socorrida por mar y por tierra.

Las galeras del Rey de Aragón, avistadas que fueron las de Castilla, se retiraron a Cullera, en donde se abrigaron de suerte que no pudieron ser ofendidas de la esquadra de sus contrarios, que las tenía bloqueadas; bien

que ésta nunca pudo entrar en la boca del río por su estrechura. Pero un temporal que se levantó la puso a peligro de perecer, en particular a la galera en que iva el Rey de Castilla, quien levantó luego el campo y mandó desarmar su malograda armada.

Luego que el Rey llegó a Sevilla, que fue a principios de 1365, supo como una esquadra de galeras suyas, que mandaba su capitán Martín Yáñez, había apresado a cinco de Aragón, y traídolas a Cartagena: adonde vino el Rey de allí a poco, y mandó dar muerte a todas las tripulaciones prisioneras, menos a los remolares por no haber a la sazón en Sevilla todos los que se necesitaban.

Como las fuerzas marítimas de este Rey Don Pedro se hicieron tan respetables con motivo de la guerra de Aragón, el poder naval de la Corona de Castilla sería en aquel siglo mayor de lo que dexan presumir sus historias; diminutas, y bastante estériles en esta materia, en que siempre los hechos de mar, o se callan, o se apuntan con mucha ligereza, o como incidentes del peso de las guerras.

De las fuerzas navales de la Corona de Castilla

Para la construcción y apresto de las armadas de galeras y demás buques sutiles, tenían los Reyes de Castilla * las atarazanas de la gran Sevilla, de donde salían casi todas las expediciones: así como, para las de naves gruesas que defendían a los bastimentos de remos en los combates, recurrían a los puertos de Galicia, Asturias, Castilla y Vizcaya, que las armaban y tripulaban, y aun las alquilaban a otras naciones: como sucedió en 1353 en la gran batalla de Alguer, en Cerdeña, que se dio entre la armada de Génova y la de Aragón, en la qual, dice la Crónica del Rey don Pedro de Castilla (cap. VIII): «Había dos naos de Castilla, e la una era de Castro de Urdiales, que decían la *Rosa de Castro*, que era de doscientos toneles, e venían al sueldo de los catalanes: e desque ovo viento, llegó una nao destas a la batalla, e pasaba por cima las galeas de genoveses; e la galea que fallaba, anegábala».

* Sobre la marina castellana véanse AUÑÓN, *La conquista de Sevilla*; BALLESTEROS, *San Fernando y el almiraate Bonifaz*, y *La Marina cántabra*; FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla*. FERNÁNDEZ-VILLAMIL, *La Escuadra de Galicia*; LOPEZ, *Alfonso el Sabio*, y *Genova mariaara*; MARTÍNEZ GUITIÁN, *Naves y flotas*; PÉREZ EMBID, *El almiraatazgo de Castilla*; SALAS, *Marina Española*; SARALEGUI, *Silueta del almirante Jofre de Tenorio*. Noticias sobre la marina castellana en la parte I, lib. I, cap. I y lib. II, caps. III y IV, del t. I de esta obra.

Por aquel tiempo hacían gran comercio las villas marítimas de Cantabria en los puertos de Francia, como Nantes, Ruán y en la Rochela y Burdeos, que fueron después del Rey de Inglaterra; y así mismo en Flandes, en cuyos países tenían los mercaderes y navegantes españoles sus establecimientos y factorías.

Estas navegaciones y tratos suscitaron debates y rivalidades entre ellos y los ingleses: y de aquí por conseqüencia se originaron repentinas hostilidades e incursiones de una y otra parte. Éstas tomaron el principal fomento con motivo del comercio de Gascuña en 1350, quando los vizcaínos, usando de las libertades de su tierra, y de la ocasión de estar ésta alzada contra el Rey Don Pedro de Castilla, hacían cruel corso sobre los ingleses, a pesar de haber treguas a la sazón entre los dos Reynos.

El Rey Eduardo III, para remediar tantos daños y contener las invasiones que estos navegantes españoles hacían en las tierras de sus dominios, temiendo no señoreasen el mar, como lo intentaban, aprestó una poderosa armada en que se embarcó con dos hijos suyos mozos; y navegando para las costas de sus enemigos, encontró junto a Winchensey a la española, compuesta de muchas naos gruesas, excelentemente armadas y tripuladas. Después de un porfiado y sangriento combate, se declaró la victoria por los ingleses, que apresaron veinte y seis naos; de las demás unas huyeron y otras fueron echadas a pique. Pero fue tan reñida la defensa de los vencidos, que las tripulaciones de veinte y quatro naves, antes quisieron morir que rendirse, según cuenta Walsingham; y aún añade el Dr. Findal *, que Eduardo mandó acuñar una medalla en memoria de este suceso.

Los cántabros, a pesar de esta derrota, continuarían su enemistad y corso contra los ingleses, pues en el siguiente año el mismo Eduardo, deseando concertar paces con ellos, despachó quatro negociadores al puerto de Swyne, y a otros de la Flandes, donde residían vizcaínos, para tratar de los medios de asegurar una perpetua amistad.

En efecto, de estas diligencias resultó el conclnirse en Londres en 1 de agosto de 1351, un convenio entre el Rey de Inglaterra y los Diputados de las villas marítimas de Castilla y Condado de Vizcaya, que fueron Juan López de Salcedo, Diego Sánchez de Loparda y Martín Pérez Galindo. Por él se estipuló una tregua de veinte años, por mar y tierra, entre los castellanos

* No hemos podido identificar a tal autor. Es posible que se trate de NICOLÁS TINDAL, traductor de la *Histoire de l'Angleterre*, de P. RAPIN DE THOYRAS, y autor de las *Remarques historiques* sobre la misma. Véase el repertorio de la bibliografía utilizada por Capmany.

y vizcaínos, y los vasallos de Inglaterra; excepto los de Bayona y de Bearritz, que la habían ya ajustado por quatro años.

Sin embargo de esta tregua, parece que se renovaron después algunas hostilidades, porque en 29 de Octubre de 1353 fue necesario ajustar otro convenio de pacificación entre los Diputados de Bayona y de Bearritz, y los de Castro de Urdiales, San Sebastián, Guetaria, Fuenterrabía, Motrico y Laredo; y otro en 21 de Diciembre del propio año, con otros Diputados del Condado de Vizcaya, es a saber, de Bermeo, Placencia, Bilbao, Lequeytio y Ondárroa. Estas paces las confirmó el Rey de Inglaterra en 9 de Julio de 1354 [1].

La marina no estaba en menos buen estado en los puertos de Galicia, pues, además de lo que habían contribuido ya en el reynado de Don Pedro para sus expediciones contra Aragón, y en el de sus antecesores contra los moros, se lee que en 1366, teniendo el referido Rey Don Pedro que abandonar a Castilla y refugiarse a Bayona, se fue de Santiago a la Coruña, de cuyo puerto partió con veinte y dos naves, y una carraca que tomó en la costa; llevando además una galera bien armada y un panfil que embargó a los genoveses.

Aunque la marina castellana había ya hecho algunos progresos en los reynados anteriores al Rey Don Pedro, nunca como en éste se vieron tantos esfuerzos, así de naves de alto bordo como de bastimentos de remos. El armamento de galeras, que en aquellos tiempos eran los buques especialmente destinados a la guerra en todas las naciones y los que componían la marina real, hizo famosas las atarazanas de Sevilla; de cuya ciudad salían las esquadras freqüentemente, desde que el Rey Don Alonso el Sabio estableció y arregló aquel arsenal, tan necesario para conservar las fuerzas navales contra los moros de Andalucía y de Marruecos.

Expediciones marítimas de los Reyes de Castilla

Con este motivo no será fuera de propósito, por vía de ilustración a la antigua marina de España, el resumir todos los hechos de mar, y los armamentos de la Corona de Castilla, que en diversos tiempos se hicieron contra sus enemigos, o en favor de sus aliados.

Estando el Rey San Fernando en Jaén, vino un rico-hombre de Burgos,

[1] RYMER: *Fœdera, Conventiones, Litteræ et Acta publica.*

llamado Ramón Bonifaz, a besarle las manos: de cuya venida se holgó mucho el Rey, porque era Bonifaz muy diestro para gobernar una armada, y el presente convenía fabricar una muy grande para asegurar el mar en la conquista que se proyectaba de Sevilla. Después de haber conferenciado largamente los dos, mandóle el Rey que luego se volviese a Castilla a disponer con toda la presteza posible una esquadra de naos y galeras, la mayor que se pudiese hacer, y con ella se viniese para dicha ciudad de Sevilla. Estaba Don Fernando en Alcalá del Río, que acababan de entregarle los moros, quando le llegó la noticia como venía Ramón Bonifaz con una armada de trece galeras y muchas naos tripuladas de muy buena gente, y bien pertrechadas de víveres y municiones. Los moros de Tánjer y de Ceuta que acudieron con sus galeras, auxiliados de las que sacaron los de Sevilla, quisieron impedir el paso al Almirante de Castilla; pero éste, en la pelea que se trabó con los infieles, les ganó tres galeras, quemó una y echó a fondo otras tres, siendo así que las fuerzas de los enemigos eran dobles. Las demás acciones de ardides y esfuerzo que obró Bonifaz en el Guadalquivir con sus naos y galeras contra los moros, fueron muchas, cuyos felices sucesos mucha parte tuvieron para la conquista de la gran ciudad de Sevilla [5].

Corría el año de 1269 en que se hallaba el Rey Don Alonso X en Sevilla, y habiendo sabido que la villa de Cádiz estaba con poca guarnición de moros y mal custodiada, mandó que Juan García y Pedro Martínez de Fe, su Almirante, acompañados de muchos caballeros y escuderos entrasen en la armada que estaba aprestada, y partiesen para Cádiz; a la qual sorprendieron y saquearon por espacio de quatro días, llevándose a sus naos y galeras toda la rica presa de mercaderías, oro y plata y alhajas de valor [6]. No se dice quánto era el número de buques de la esquadra ni el de la gente.

Vuelto Don Alonso de su viage al Imperio por los años de 1277, para atajar los daños y osadía de Abenjucef, Rey de Marruecos, que en su ausencia había acometido la Andalucía con grande exército, pasó a Sevilla, en donde mandó fabricar y aprestar una fuerte armada, en que se contaban ochenta galeras y veinte y quatro naves, sin las galeotas y leños, y otros barcos menores, muy bien pertrechadas de ballestería y de muchos ingenios. Dio el mando de esta armada a Pedro Martínez de Santa Fe, acompañado de un rico-hombre de Portugal, llamado Don Melendo, de Gonzalo Morante, y de Don Guillén de Savanaque, con muchas gentes de armas. Partió esta grande

[5] Fernando III: *Crónica*, caps. XLII, XLIV y siguientes.

[6] Alfonso X: *Crónica*, cap. XVIII. * Léase Pedro Martínez de Santa Fe.

armada de Sevilla por Octubre, y llegado que hubo al estrecho, bloqueó a Algeciras, cortando el paso de los socorros de África, hasta Abril del año siguiente, en que fue aquella plaza cercada por tierra y combatida poderosamente. Pero la falta de paga y de provisión causó tales enfermedades y descaecimiento en la armada, que las galeras y naves quedaron desamparadas y surtas en la isla verde, y las tripulaciones dolientes alojadas en tierra en barracas, en donde se fundó después Algecira la nueva. Noticioso Abenjucef, que estaba en Tánjer, de esta flaqueza y descuido de los christianos, mandó armar catorce galeras, de las quales, quatro embistieron a las de Castilla, fondeadas en la isla, y quemáronlas todas; y las diez restantes fueron a quemar las otras que quedaban de la armada de Castilla. Visto este desastre por los christianos que estaban en las naves, considerando las pocas fuerzas para resistir a las de los moros, y la falta de viento para largarse, las barrenaron todas, menos tres en que se embarcaron el Almirante, Gonzalo Morante, y Don Guillén de Savanaque, quienes habiéndose hecho a la mar tuvieron que defenderse de seis galeras de moros a la vista de Tánjer, a donde las había aterrado la fuerza del viento [7].

Corría el año de 1292 quando llegó noticia al Rey Don Sancho el Bravo, de cómo el Rey de Fez Abenjacob se hallaba en Tánjer con 12.000 ginetes y veinte y siete galeras para pasar a España, de las quales rindió en un combate trece Micer Benito Zacaría, Almirante de la armada de Castilla. Llegado que hubo la nueva esquadra de naves que había mandado Don Sancho armar en Castilla, Asturias y Galicia, en la que venían once ingenios de batir, salió de Sevilla con sus fuerzas de mar y tierra a poner sitio a Tarifa, que se rindió a las armas de los christianos. Para conservar esta conquista, tuvo que tener el Rey continua guardia de galeras contra los convoyes de los moros de África que pasaban gentes y socorros. A este fin despachó a su privado Fernán Pérez Maymón a la Corte de Aragón a armar once galeras, al mismo tiempo que disponía se aprestasen otras once en los puertos de sus dominios [8].

De Don Fernando el IV no refiere su Crónica más hecho de mar que el de la flota que mandó aprestar en Sevilla en 1307 estando en el sitio de Algecira, para que fuesen a socorrerle en aquella obstinada empresa.

Antes que el Rey Don Alonso XI fuese a la conquista de Olvera en 1325 contra el de Granada, había enviado desde Sevilla a Alfonso Jofre Tenorio,

[7] *Ibid.*, caps. LXVI, LXIX y LXX.

[8] SANCHO IV: *Crónica*, cap. XI.

su Almirante, con seis galeras, ocho naves y seis leños para guardar el paso del estrecho de Gibraltar y hacer guerra a los moros. El Rey de Granada, sin embargo, recibió socorro de galeras del de Tremecén, y así pudo juntar hasta veinte y dos entre las suyas y las de su aliado, las que envió a pelear con la esquadra de Castilla. Luego que ésta vio venir la de los enemigos, se hizo a lo largo para encontrarlos; y habiéndose luego trabado la batalla, fueron derrotados los moros, a quienes tomaron los christianos tres galeras, y echaron a fondo quatro, con pérdida de 2.200 personas entre muertos y cautivos [9].

Por los años de 1335 tenían guerra los dos Reyes de Castilla y Portugal, y andaba la armada del Almirante Tenorio haciendo mucho daño a los portugueses. Para oponerse a estas incursiones se armó en Lisboa una esquadra, que salió a la mar baxo las órdenes de Manuel Pezano, genovés y Almirante de aquella Corona. Habiéndose encontrado estas dos armadas en la costa de Lisboa, empezaron una muy recia pelea, que remató con la entera derrota de los portugueses, que perdieron catorce galeras, las seis sumergidas, las ocho apresadas, y entre éstas la capitana con Pezano, en cuya acción los castellanos sólo perdieron dos [10].

En 1339, estando el Rey Don Alfonso en Sevilla, recibió aviso de su Almirante Tenorio que estaba a la guardia del estrecho con veinte y siete galeras, que la esquadra de Alboacén de Marruecos había pasado de Ceuta a Gibraltar con sesenta galeras, y otros buques, que componían en todo doscientas cincuenta velas. Como se hallaba Tenorio sin competentes fuerzas para pelear con las de los moros, el Rey le envió de Sevilla las seis galeras nuevas que se acababan de construir. Con este esfuerzo y picado de su propio pundonor, por habérsele en la Corte sospechado de infidelidad o cobardía, aventuró el combate tan precipitadamente, que fue en busca de los enemigos sin aguardar que se reuniese toda su armada, la que tuvo el fin tan desastrado como se podía temer, pues veinte y ocho galeras fueron apresadas, con la del Almirante, que murió con las armas en la mano [11].

Estaba el Rey Don Alonso en Sevilla a fines del sobredicho año dando prisa al armamento de quince galeras, doce naves y quatro leños, que iva a enviar a la guardia del estrecho y defensa de Tarifa, que tenían cercada los moros, cuyo mando dio al Prior de San Juan, Don Alonso Ortiz Calderón. Estando una noche la armada castellana en la mar, se levantó tan recia bo-

[9] Alfonso XI: *Crónica*, cap. LXII. [10] *Ibíd.*, cap. CLXXXIV. [11] *Ibíd.*, cap. CCXI.

rrasca en aquella travesía, que perecieron doce galeras, fracasando en la costa de África, en cuya desgracia murieron muchos christianos y quedaron los demás cautivos. Pero las naves, no pudiendo aguantar, corrieron la borrasca, unas hasta Cartagena y otras hasta Valencia, habiéndose salvado el Prior en una galera en conserva de otras dos [12].

En 1342, estando apostado en Xetares a la guardia del estrecho el Almirante de Castilla Micer Gil Bocanegra, supo como el Rey Alboacén de Marruecos había aprestado una armada combinada con la del Rey de Granada, que podía subir hasta ochenta galeras, sin contar otros bastimentos de guerra. Entretanto, sabiendo dicho Almirante que en el puerto de Bullones de allende había a la sazón doce galeras de moros para ir a juntarse con otras en Ceuta, de cuyo puerto había de salir la grande armada contra los christianos, destacó diez de sus galeras, que pelearon con las doce de Marruecos, quemando quatro, echando a fondo dos y apresando las seis restantes. El Rey, luego de haber recibido en Segovia esta infausta noticia, mandó orden a Sevilla para que se armasen todas las galeras que allí hubiese.

En esta ocasión, para oponerse al paso de la armada de Alboacén, envió el Rey de Portugal diez galeras auxiliares al de Castilla mandadas por su Almirante Carlos Pezano. Habiendo pasado la esquadra de Marruecos y apostándose en la boca del río Guadamecil, las dos combinadas castellana y portuguesa la tenían cercada; quando los moros de Algecira enviaron en socorro de los suyos trece galeras, contra las quales el Almirante de Castilla Gil Bocanegra destacó diez de su armada, y en el combate quedaron dos de los enemigos apresadas, quatro anegadas, y las restantes siete acosadas quebraron en tierra con gran mortandad de sus gentes.

Como la armada de los moros estaba atracada a tierra, y tenía la mar la de Castilla, luego que aquélla quiso mover costeando para acogerse a Algecira, se largaron algunas galeras de ella para desviar la de los christianos; pero las naves castellanas dieron velas para acometerlas con el viento fresco, e hiriendo en algunas, echaron a pique seis; y con el ímpetu y rapidez que llevaban para alcanzar las restantes, quedaron tres de ellas en seco, las que luego fueron acometidas y combatidas por los moros de la playa. Las galeras de los christianos, queriendo socorrerlas, se atracaron tanto, que viniendo la menguante de la marea, quedaron en seco también dos de ellas que eran genovesas.

[12] *Ibíd.*, cap. CCXLV.

En este peligroso estado tuvieron que sostener recia pelea, hasta que pudo zafarse una galera, quedando la otra barada de proa, y así encallada hizo una fuerte defensa, remudando la gente muerta o herida con la que le enviaban de refresco por su turno las otras galeras zafas, hasta que viniendo la creciente pudo desabarrancarse y salir a fuera. Las naves, por su mayor magnitud y peso, no pudieron desencallarse; y viéndolas ya perdidas, la gran mortandad que hacían en su gente los moros, sacaron los christianos la poca que había viva, y pegáronles fuego, el que se comunicó a algunas galeras de los enemigos que estaban cercanas.

Libres de los christianos los dos Almirantes del Rey de Marruecos y del de Granada, y seguidos de un gran número de galeras, se largaron, y ambos aferraron con la del Almirante de Castilla, y la del de Portugal, a las quales vinieron luego a socorrer las otras galeras de sus respectivas esquadras. La pelea fue muy trabajada y cruel, porque en las armadas christiana y mora había mucha gente con gran gana de vencer o morir, de suerte que duró la acción gran parte de aquel día.

Ayudados los christianos de sus naves, aunque no las hacía mucho viento, ganaron la victoria, rindiendo a las dos galeras capitanas de los moros, en las quales murieron sus dos Almirantes. Perdieron éstos, además, veinte y seis galeras entre sumergidas, apresadas y quemadas, huyendo las restantes a Ceuta; y las esquadras vencedoras volvieron a Xetares, adonde solían acogerse.

Quatro días después de esta victoria llegó a Xetares la esquadra auxiliar de Aragón, compuesta de veinte galeras a las órdenes del Almirante Don Pedro de Moncada: la qual, antes de embocar el estrecho, encontró con trece galeras de moros que pasaban de África. Peleó con ellas, tomó quatro cargadas de víveres, y en el alcance hizo abarrancar dos en la playa de Estepona; y las demás huyeron a recogerse al puerto de Vélez.

Mientras el Rey Don Alonso estrechaba el sitio de Algecira, la esquadra de Castilla que guardaba el estrecho, tomaba muchos cárabos, leños y barcas de los moros que pasaban de África. El Rey, conociendo los parages de Berbería de donde podían venir socorros y fuerzas a la costa de Granada, que corre desde Algecira hasta Almería, mandó a su Almirante destacase algunas galeras para recorrer los puertos de los moros. El Almirante despachó diez galeras, que freqüentemente apresaban en la travesía bastimentos de remos y de vela, que a la desfilada pasaban gentes y vituallas.

Estando en este crucero se encontraron con ocho galeras de los moros

que pasaban de África; y habiéndolas dado caza hasta el puerto de Almuñécar, se trabó pelea con ellos. Pero, aunque hubo bastante descalabro en los christianos, pudieron éstos tomarles una galera y quemarles otra [13].

Volvieron pocos días después los christianos a perseguir y acometer a la misma esquadra que se iva acogiendo de puerto en puerto; pero la resistencia y defensa de los moros costó muy cara a sus enemigos. Éstos volvieron a dar caza más adelante a las galeras de la misma esquadra mora que pasaba de África, hasta obligarlas a guarecerse en un puerto tan estrecho, que las de los christianos no osaron entrar en él a quemarlas. Pero a fin de inutilizarlas para siempre, cerraron el boquete con dos naves cargadas de piedra que echaron a fondo: de suerte que los moros, no pudiéndolas sacar a fuera, tuvieron que desbaratarlas, y con sus deshechos fabricar otras en otra parte [14].

Habiéndose juntado las esquadras combinadas de los moros en Ceuta para ir a Tánjer, el Almirante Gil Bocanegra aumentó con otras diez galeras las diez de Castilla que guardaban el paso del estrecho. Y como las de los moros, viéndose cercadas de las de los christianos, se hubiesen atracado demasiado a la tierra, un recio temporal que se levantó aquella noche hizo fracasar algunas en las peñas, y quebrarse otras con el encuentro de los buques; de modo que perdieron allí los moros veinte galeras, pudiéndose escapar las restantes, que eran en mayor número que las christianas, haciéndose a la mar y recogiéndose a Vélez en Berbería. Llegado que hubieron allí las esquadras combinadas de Castilla y Aragón, sólo encontraron cinco galeras que los moros reparaban de los daños de la tormenta pasada, y les pegaron fuego al instante.

Más adelante volvieron dichas dos esquadras a encontrarse con la armada combinada de los moros marroquíes y granadinos hacia Vélez. Los christianos, que contaban quarenta galeras y treinta naves, ivan a empeñar el combate; pero un viento fuerte y la marejada las separó de tal manera, que algunas de los christianos corrieron la borrasca hasta Cartagena, y otras hasta Valencia, quedando otras desarboladas y a pique de zozobrar en la costa de Berbería [15]. Luego que los moros vieron el mar desembarazado de enemigos y calmado el temporal, y supieron la tormenta que habían padecido los christianos, pasaron a Gibraltar con sesenta galeras, y muchos cárabos, que traían cada uno cincuenta y sesenta caballos, sin que sus enemigos

[13] Alfonso XI: *Crónica*, caps. CCLXVIII a CCLXX.

[14] *Ibíd.*, caps. CCCXVII y CCCXIX.

[15] *Ibíd.*, cap. CCCXX.

pudiesen estorbárselo, porque aunque éstos se reunieron después de aquel descalabro, no volvieron hasta al cabo de algunos días a Algecira a socorrer al Rey Don Alonso, que continuaba el cerco de esta plaza [16].

Hemos visto por lo arriba referido las fuerzas navales con que el Rey Don Alonso hizo frente al poder de los moros, hasta la toma de Algecira. Estos continuos armamentos habían exercitado los marinos, y aumentado los aprestos y construcción naval de Castilla, pues su sucesor el Rey Don Pedro pudo hacerse tan poderoso en la mar como hemos visto más arriba, tratando de sus expediciones contra Aragón, movido de odios personales, quando debiera haberlas empleado con más gloria y utilidad de su Corona y daño de los moros.

Del tiempo del Rey Don Enrique, su rival y sucesor, se mencionan menos expediciones de mar, por quanto sus guerras tuvieron por objeto únicamente las batallas de tierra para recobrar el trono y asegurarse en él. Y como Portugal fuese el único Reyno con quien tuvo que medir sus fuerzas, no sólo por tierra sino por mar, a este fin refiere la Crónica algunos hechos navales de aquel tiempo.

Habiendo llegado a Sevilla el Rey Don Enrique en 1370, hallóla consternada a causa de la armada de Portugal, compuesta de diez y seis galeras y veinte y quatro naos, que estaban cerrando el Guadalquivir, después de haber destruido toda la isla de Cádiz; y hacía muchos daños en toda aquella comarca, así por mar como por tierra, contra cuyas excursiones mandó armar al punto veinte galeras.

Pero, por quanto el Rey Don Pedro había llevado todos los remos de aquellas atarazanas a Carmona, que a la sazón estaba alzada, no pudieron salir pertrechadas de toda la dotación de sus remos, y así no pasaron de San Lúcar, ni se hicieron a la mar, en donde las aguardaban los portugueses [17].

En el mismo año, como seguía la guerra de Portugal, habiendo el Rey llegado a San Lúcar, ordenó se armasen dichas veinte galeras cumplidamente, siete de ellas con toda la dotación de remos. Con éstas, que partieron de noche para no ser vistas, envió a su Almirante Ambrosio Bocanegra a Vizcaya para aprestar naves, acopiar remos y todos los demás pertrechos para su armada. Volvióse el Rey a Sevilla con las restantes trece galeras al favor de las mareas.

[16] *Ibíd.*, cap. CCCXXIII.

[17] ENRIQUE II: *Crónica*, cap. XV.

La esquadra portuguesa, que se había hecho fuera a la mar, volvió a apostarse en el Guadalquivir sin oposición alguna, hasta que viniesen las referidas siete galeras y otras dos que se armaron, la una en Santander y la otra en Castro de Urdiales, con las naves que se habían pedido a los puertos de Galicia, Asturias, Vizcaya y Guipúzcoa.

Estando el Rey en el cerco de Carmona, llegaron dichas nueve galeras y las naves, viniendo de comandante de éstas un caballero de Trasmiera, llamado Pedro González de Agüero. Al embocar por el Guadalquivir se encontró la esquadra castellana con la de Portugal, a la que tomó tres galeras y dos naos, por haberse las demás desviado a causa de ser la canal más ancha. Desde entonces quedó desembarazado el río y el mar para Sevilla y toda su tierra, en donde habían hecho grandes daños los enemigos.

Al siguiente año de 1371 tuvo noticia el Rey como su Almirante, Ambrosio Bocanegra, con doce galeras castellanas que llevó en auxilio del Rey de Francia, estando cerca de la Rochela, entonces poseída de los ingleses, peleó con la armada del Conde de Pembrock, que venía por Gobernador de la Güiena con treinta y seis naves, tropas y dinero para hacer la guerra a la Francia. Del combate quedó derrotada la esquadra inglesa, y prisionero el mismo Conde de Pembrock; de cuyas resultas la Rochela se entregó a los franceses.

Éstos, al año siguiente, sabiendo que los ingleses venían a atacar dicha plaza, pidieron nuevos socorros marítimos a Castilla. El Rey Don Enrique, para efectuar la empresa, partió de Burgos a Santander, en donde hizo armar quarenta naves, cuyo mando dio a Rui Díaz de Roxas, Merino de Guipúzcoa. En la Rochela se juntó con la esquadra francesa, compuesta de veinte barcas, en las quales iva un Señor inglés expatriado, llamado Juan de Gales, que servía al Rey de Francia.

En el año 1374 seguía la guerra con los ingleses, y Don Enrique envió a la Francia una esquadra de quince galeras y muchas naves en su ayuda, la qual abordó a la Isla de Wigth, siendo su Almirante Don Fernando Sánchez de Tobar. Esta armada de Castilla combinada con la de Francia, que también era numerosa, mandada por Mr. Juan de Viana, hizo mucho daño en las costas de Inglaterra.

Aunque había muerto ya Don Enrique, su sucesor el Rey Don Juan I continuó la alianza ofensiva y defensiva con la Francia, y contra los ingleses: así, luego que en 1379 entró a reynar, despachó en ayuda de Carlos V ocho galeras, que se habían reunido en Santander con cinco que el Rey de

Portugal le enviaba también de auxilio; pero luego que éste supo la muerte del Rey Don Enrique, que había concertado este subsidio en Lisboa, las galeras portuguesas se retiraron, separándose de la esquadra de Castilla, que fue sola a su expedición.

Los apuros de la Francia cada día eran mayores con las repetidas invasiones de los ingleses, y por consiguiente los socorros de Castilla más necesarios. Llegado que hubo el Rey Don Juan de Toledo a Sevilla en 1380, mandó armar en esta ciudad veinte galeras que envió con su Almirante Fernando Sánchez de Tobar en ayuda del Rey Carlos; quien costeó el armamento, por haberse así concertado el socorro. Esta esquadra hizo cruel guerra a los ingleses, entrando por el Támesis hasta Londres, a donde nunca habían penetrado naves enemigas.

En el año 1381, estando Don Juan en el cerco de Almeyda en Portugal, llegáronle nuevas de cómo su Almirante Don Fernando Sánchez de Tobar con diez y siete galeras, que se habían armado en Sevilla, peleó cerca de Saltes con la armada de Portugal, que constaba de veinte y tres galeras, mandadas por el Conde de Barcelos: a la qual desbarató, quedando apresadas veinte con el mismo Almirante, después de haber muerto en batalla o quedado prisioneras todas las tripulaciones y caballeros; y los buques apresados se llevaron a Sevilla.

En 1384 el Rey Don Juan había estrechado de tal manera por tierra y por mar el sitio que tenía puesto sobre Lisboa, para cortarla los víveres y socorros, que los sitiados, hallándose sin comunicación por agua, que se lo impedía la armada de Castilla de trece galeras, seis naves y seis barcas, enviaron a Oporto a pedir una esquadra que fuese a socorrerles. El Conde D. Gonzalo, habiendo partido para Oporto, armó allí con gran celeridad diez y ocho galeras y seis naves, que con mucha presteza vinieron a Lisboa, a la qual socorrieron al favor de la marea y de un viento fresco, lo que no pudo impedir la esquadra de Castilla, bien que tomó tres naves de convoy de los enemigos.

Por la gran pestilencia que había en Lisboa volvióse el Rey Don Juan a Sevilla, executando lo mismo su armada, que padecía gran mortandad. Pero reparados estos descalabros, al año siguiente de 1385 hizo armar doce galeras y veinte naves para volver a la guerra de Portugal, las que partieron contra Lisboa.

En el reynado de Don Enrique III, sucesor del Rey Don Juan, no faltaron tampoco motivos para varios armamentos navales, ya por la guerra

contra Portugal, ya por la alianza con la Francia y contra la Inglaterra.

En 1397 pelearon por el mes de Mayo cinco galeras de Castilla con siete de Portugal. De éstas fueron apresadas quatro, dos huyeron y una encalló; y habiendo los castellanos matado unos quatrocientos chamorros que traían, los echaron al mar y traxeron a San Lúcar las galeras apresadas de los enemigos.

Año de 1403: el Rey Don Enrique, deseoso de reprimir la osadía y daños de algunos corsarios naturales de sus dominios que andaban por el mar de Levante robando a españoles y extrangeros, mandó aprestar dos galeras en Sevilla, cuyo mando entregó a Pero Niño, esforzado caballero de Castilla, y una nave armada también de cuenta del Rey, su capitán Pedro Sánchez de Laredo. Llevaba Pero Niño por patrón de su galera y consejero a Micer Nicolao Bonel, marino genovés muy experimentado, y por cómitre a Juan Bueno de Sevilla, el más diestro mareante para gobernar galeras que había entonces en toda la Corona [18].

Entre los corsarios que persiguió Niño aquel verano, fue un Juan de Castrillo, que mandaba una galera que le había dado Juan González de Moranza, caballero de Castilla, que vivía a la sazón en Nápoles, el qual solía correr las costas de Cataluña y Valencia en conserva de otra galera de un corsario llamado Armaynar. El otro corsario castellano era Diego de Barrasa, que mandaba tres naves, que bararon junto a Tolón huyendo de una esquadra genovesa. El otro corsario llamábase Nicolás Ximénez de Cádiz, que navegaba con tres naves bien armadas por el mar de Cerdeña haciendo grandes daños.

Vuelto Don Pero Niño de su expedición a Sevilla, el Rey, queriendo dar ayuda al de Francia contra los ingleses, mandó luego armar una esquadra en aquella ciudad, que debía pasar a los puertos de Castilla a unirse con las naves que se aprestaban para el subsidio. Y como las galeras de Sevilla tardaban en llegar, para que no se malograse la buena estación, se armaron a toda prisa tres en Santander, a las quales se juntaron en el puerto de Santoña quarenta naves que se habían aprestado en los de Laredo, Castro de Urdiales y San Vicente de la Barquera, siendo Comandante de todas ellas Martín Ruiz de Avendaño.

Esta fuerte armada de naves no auxilió como se esperaba a Pero Niño para la expedición que éste emprendió contra la Inglaterra desde Brest en

[18] Díez de Gámez: *Crónica de Don Pero* Niño, parte II, cap. I.

Bretaña; porque ni Avendaño ni sus gentes tenían más deseo que el de ganar con las mercaderías que llevaban, según se quexa el Cronista Gámez, testigo de vista y compañero de Pero Niño en sus viages; a lo qual añade estas reflexiones diciendo: «Las más de las veces que el Rey arma flota. le acontece que después que los capitanes al Rey non ven, non han cuidado si non de ganar; e si van en ayuda de otro Reyno, reciben paga de ambas partes, e pónense en tal lugar donde no vean los enemigos, e roban la tierra de los amigos, diciendo que non tienen qué comer. E si fallan navíos de Castilla mercantes, tómanles de lo que llevan, diciendo que non es bien que perezcan las gentes, e que lo digan al Rey, que él se lo mandará pagar; e vase el mezquino del mercader robado. Non le roban los enemigos, e róbanle los amigos: así que non facen bien ninguno robando reynos, e tórnanse dexando la gente muerta, e los otros malcontentos; ellos ricos, e el Rey despechado, e disfamado. Esto contece al Rey por non enviar e dar el cargo a tales homes que él entienda que non han cobdicia de allegar grand riqueza, más honra e buena fama de su Rey e suya, porque ende pueda galordonar el Rey e facer bien a quien bien le sirve sin arte. Aquélla es buena riqueza, ganada justamente e sin tacha.»

En 1407, estando en Córdoba el Infante de Castilla Don Fernando, llamado después el de Antequera, llegó de Sevilla el Almirante Don Alonso Enríquez, que se hallaba allí para aprestar su armada. Díxole al Infante que tenía dotadas al agua cinco galeras, pero que no podía haber gente para armarlas; y que así le suplicaba le mandase dar gente de la que él traía para guarnecer así aquellas cinco, como otras ocho más que era preciso armar. El Infante, enojado de esta tardanza, pasó a Sevilla; y al tiempo que daba gran prisa en disponer los pertrechos y artillerías de tierra para la guerra de Granada, no la daba menos en el apresto de la armada naval en que trabajaba el Almirante quanto podía. Para efectuar esta expedición, Mosén Rubín de Bracamonte, Fernán López de Zúñiga y Juan Rodríguez Sarmiento, fueron en diligencia a Vizcaya a traer algunas naves armadas para la guardia del estrecho de Gibraltar.

Poco después de haberse reunido ya hasta trece galeras en el estrecho, llegándole seis naves vizcaínas con muy buena gente; pero a causa de la calma no pudieron incorporarse con las galeras. Viendo, pues, el Almirante que no podía valerse de las naves, mandó sacar tripulación de éstas para equipar mejor sus galeras, a fin de pelear con la armada de Tremecén y Túnez, que estaba en Gibraltar y se componía de veinte y tres galeras. Los

moros, creyendo a los christianos desayudados de sus naves, y por consiguiente inferiores en fuerzas, salieron a presentar batalla a los castellanos. Pero el Almirante y los capitanes de sus galeras pelearon tan esforzadamente, que los moros fueron vencidos, con pérdida de ocho galeras apresadas, y algunas echadas a fondo, habiendo huido las demás. El Almirante dexó en la mar por lugar teniente a un hijo suyo bastardo, llamado Juan Enríquez, mozo muy valiente, y se vino a Sevilla con las galeras apresadas.

Los capitanes de las galeras de Castilla eran: Rodrigo Álvarez Osorio, yerno del Almirante; Gómez Díaz de Isla; Juan Rodríguez de Veyra; Alonso Arias de Corvela; Fernando Yáñez de Mendoza; Diego Díaz de Aguirre; Pedro Barba de Campos; Alvar Núñez Cabeza de Vaca; Fernando de Medina; Pedro de Pineda, y Micer Nicolao, genovés [19].

[19] JUAN II: *Crónica*, caps. XXV y XXVIII.

CAPÍTULO III

DEL SISTEMA Y ORDENANZA DE LA GUERRA DE MAR EN LA BAXA EDAD

De lo que dexamos referido en el tomo I de estas Memorias (página 75 y siguientes) acerca del renombre que ganaron los catalanes en los hechos de la guerra de mar, se puede colegir con quántos afanes, trabajos y riesgos lo habrían merecido, y quán importante y recomendable sería el servicio militar en las expediciones navales, puesto que con tanta largueza y munificencia lo remuneraron los Reyes de Aragón, ensalzándole sobre el servicio de tierra con reiterados elogios que leemos en sus reales privilegios. No por esto dexaban de reconocer los actos bizarros de los exércitos en las batallas, en los reencuentros, en los sitios y asaltos de plazas y de castillos; pero consideraron siempre, al comparar los dos géneros de guerra, además del generoso sacrificio de la vida en ambos, la dureza y penalidad del marino, que lucha con más peligros y angustias antes de perderla, o de quitarla el enemigo.

Alabanzas del servicio de mar en la guerra

Esto mismo ponderó el Rey Don Alonso el Sabio [1], quando dice: «Ardimiento muy grande facen aquellos que aventuran sus cuerpos andando en guerra por tierra; mas mucho es mayor de los otros que guerrean en la mar: ca la guerra de la tierra non es peligrosa si non de los enemigos tan solamente; mas en la mar es desos mismos, e demás del agua e de los vientos.» Después de haber acumulado todos los trabajos y peligros de los ma-

[1] Alfonso X: *Las Siete Partidas*, partida II, título XXIV, ley X.

rinos en su navegación, y el desamparo en los abordages y combates trabados entre naves aferradas, concluye: «Por todas estas razones que havemos dicho, deben los que se aventuran a guerrear por mar ser esforzados, e juiciosos para saber escapar de los peligros de la mar, e de los enemigos: e quando atales fueren, deben ser conservados e guardados.» Por esto mismo había ya asentado antes (Ley I del mismo título), como si fuese un principio práctico en aquellos tiempos, esta proposición: «La guerra de mar es como cosa desamparada e de mayor peligro que la de tierra, por las grandes desaventuras que pueden y venir e acaescer.» Y en este concepto manda: que en los lances de mar no haya demoras ni omisión, porque así como el mar es apresurado y repentino en sus movimientos, así los marinos deben serlo en sus obras para no perder los buenos momentos, antes bien los aprovechen: que vayan los baxeles de una esquadra muy subordinados al general, y en buena conserva para no enflaquecer su fuerza desmandándose, pues el que fuese inobediente debía perder la cabeza, según preseribieron los antiguos, atendiendo a que provendría mayor daño y peligro de esta inobediencia que en la guerra terrestre.

Sin embargo, San Pablo, quando compara la vida del justo a una guerra, la llama milicia terrestre, y no naval, y con mucha razón; no tanto por la calidad y número de los peligros, sino porque en la tierra son éstos continuos, de día, de noche, a todas horas, en todas estaciones, en todos terrenos y puestos. En efecto, en el mar no hay emboscadas como en la tierra: la mar es llana y desembarazada; los enemigos se ven desde grandes distancias; uno de los dos contrarios puede empeñar o evitar un combate: o un temporal los dispersa, o no les dexa acercarse: los puertos abrigan y acogen al descalabrado, y los hinbiernos los dexan descansar y tomar aliento y reposo. Estos dos últimos recursos del combate naval eran más usados y necesarios en los tiempos antiguos que en los modernos, por la forma y mayor pequeñez de los buques de guerra, como eran galeras y otros baxeles ligeros y de remos, que se acogían a qualquiera puerto, cala o ensenada, y que no salían a campaña sino en los veranos. Pero también, ya que en nuestros tiempos las esquadras no tienen estas dos ventajas sobre las antiguas, para dar treguas tan freqüentes o tan largas a las operaciones de la guerra; por otra parte las batallas, desde el uso de la artillería en navíos de alto bordo, son menos mortíferas que las de tierra en igual número de combatientes; así lo tienen acreditado las historias de dos siglos a esta parte.

En efecto, el modo de pelear según la táctica naval y armadura de los

antiguos antes del uso de la pólvora, era horroroso y sangriento: las galeras se atracaban y aferraban por las proas, sin que los combatientes pudiesen retirarse, ni apartarse del choque; la pelea se hacía cuerpo a cuerpo y de poder a poder, con todas las armas ofensivas y defensivas que cada uno llevaba: por consiguiente era grande el peligro y el desamparo, pues no había entre unos y otros combatientes sino las manos y la lanza o espada con que se herían, y debaxo de los pies el agua, que se tragaba a los armados que caían, o heridos, o empujados en los fieros encuentros.

Yo no pretendo comparar la gloria de las dos clases de guerra y de combates, esto es, navales y terrestres: si en ambos se requerían bizarría y desprecio de la muerte, acaso en los primeros la valentía y el esfuerzo personal tenían más parte, y quedaba menos dudoso el suceso a favor del vencedor. Dígolo esto, porque he observado que en las batallas de mar no cuentan los historiadores los portentos y apariciones de patronos celestiales, que leemos tan freqüentes en las de tierra: de modo que en las grandes victorias de los exércitos, diríamos, no tenían parte el esfuerzo y arte militar. A la verdad se conoce que en la guerra de mar el valor sería entonces la primera virtud; y por esto leemos aquel rigor grande en los castigos contra los cobardes, y sobre todo contra los xefes, de cuyas faltas pendía la suerte de un baxel, o de una esquadra.

Parece que el guerrero embarcado, o por mejor decir, encerrado en un castillo flotante, tenía menos recursos entre el vencer o el morir: y acaso será éste el motivo porque los historiadores antiguos tampoco nos han referido o inventado harengas de los capitanes a sus gentes para inspirarles intrepidez y confianza.

Aunque en mar y en tierra es igualmente necesario el valor, podríamos decir que antiguamente un General tenía menos confianza de sus soldados que un Almirante de sus marinos: a aquéllos solía prepararles, antes de venir a las manos, con vehementes alocuciones, excitándoles con algún incentivo de interés o de gloria que les empeñase a despreciar al enemigo. Esto podía provenir de que los soldados en tierra solían desmandarse fácilmente, y con su desorden, fuga o confusión desordenar la formación del cuerpo, columna o batallón en que se hallaban, y perderse una acción, por más que los otros cuerpos de la línea mostrasen firmeza, subordinación y bizarría. En la mar la formación es de buques en que van embarcados los hombres, cuya cobardía personal no puede valerse de los pies, ni descomponer un plan de ataque, ni de batalla, pues el más bisoño o tímido es con-

ducido a ella, como el más diestro y valiente, a voluntad del xefe de la nave. En la mar se puede perder un navío o dos, o salirse de combate, sin que se desordene la formación, ni se pierda la acción, porque cada baxel tiene menos relación con el de su costado o retaguardia, que un esquadrón con otro en un exército.

Pero la experiencia nos enseña, que así en los exércitos como en las armadas, más se puede contar con la disciplina de las tropas que con el valor individual de los combatientes: para infundirlo se usaban las harengas en la tierra, y para acalorarlo y sacudir el miedo mucho la gritería, y el toque marcial de las trompetas y atabales en la mar y en la tierra. *El miedo es común a todas gentes*, dixo Camoens, *mas saberlo vencer es de valientes.* Para conseguirlo en todos tiempos, y en todas las naciones bárbaras y cultas antes de la invención de las armas de fuego, se ha usado de la vocería en los acometimientos, a fin de excitar la cólera o la desesperación a los combatientes, aturdiéndoles en algún modo los sentidos con el mismo esfuerzo y ruido de la grita, para que no viesen el peligro, que la serenidad y el sosiego abultan siempre. Los mismos musulmanes, sin embargo del fuerte estímulo de su religión y de su orgullo nacional, son los que más han usado de la algazara en las peleas; y todavía, no confiados de estos móviles tan poderosos, han apelado muchas veces el brevage del opio para enfurecer los ánimos, o entorpecerlos contra el peligro. Tan cierto es que la gritería no procede del valor, antes se recurre a ella para infundirlo. Así vemos que quanto más cobarde es el hombre, más levanta la voz en una pendencia; y que las personas medrosas, en un parage obscuro hablan alto y recio para ocultarse el peligro y sacudirle la importuna imaginación, creyendo infundir respeto al ladrón, o sea enemigo, o fantasma, que se les representa escondido. Aun en las mismas riñas de la calle, el que quiera hacer esta experiencia, podrá desde su casa adivinar quién es entre los contendientes el más cobarde, que suele ser siempre el que se desentona y descompone, queriendo esforzar su voz, porque en los gritos tira a desvanecerse el miedo, y atemorizar a su contrario, llamando socorro y ayuda para libertarse del peligro.

La atrocidad es casi siempre hija del miedo en los trances apurados, porque el que se reconoce inferior en fuerzas o destreza, tira a imposibilitar o rematar a su contrario lo más pronto que pueda, y por todos los medios feos o legítimos, a fin de quitarse de delante el peligro o ruina que tema, antes de medir las fuerzas y espíritu con su competidor. De aquí habrá provenido la cruel y horrorosa carnicería en los combates de los tiempos pasados entre

las naciones civilizadas que usaban de la vocería, y en los tiempos modernos entre las bárbaras que todavía la usan.

Ordenanzas penales de las armadas

En el tomo I de estas Memorias se citan muchos testimonios del furor con que se hacía la guerra de mar en los siglos XIII y XIV, del rigor con que trataba el vencedor a los vencidos, de la ordenanza con que peleaban las esquadras, del género de bastimentos y armas con que se decidían los combates entre todas las naciones marítimas del mediterráneo. Sin embargo añadiremos en este lugar nuevos documentos que ilustrarán estos puntos, hasta aquí no conocidos, ni explicados por los historiadores *.

El Rey Don Pedro IV de Aragón había fundado toda la gloria de sus armas, la felicidad de sus conquistas, la defensa de sus dominios ultramarinos, el resguardo de sus costas, y los progresos del comercio naval en el poder y diciplina de sus armadas, y pericia de sus hombres de mar, que le suministraban Cataluña, Valencia y Mallorca. Pero no contento con el respeto que se habían adquirido hasta entonces de sus enemigos, o porque éstos se habían adelantado o igualado ya en la disciplina, o porque reconociese que las reglas y el servicio adolecían de algunos defectos, para aventajar a las demás naciones, encargó la reforma de las leyes náuticas hasta allí seguidas a Bernardo de Cabrera, consumado Almirante, cuya práctica y ciencia había adquirido peleando y viendo pelear: persona tan señalada por la nobleza de sus hechos, como por la de su linage.

No es de estrañar que los Reyes de Aragón procurasen con tanto zelo la perfeceión de su marina; porque, sobre tener costumbre o necesidad de embarcarse para sus expediciones, que eran repetidas, vivían lo más del tiempo en Barcelona, esto es, a la vista del mar, del astillero y de los freqüentes armamentos, con que habían llegado a familiarizarse.

Cabrera preveía que el pabellón aragonés no tenía que hacer frente a esquadras de naciones cobardes o indisciplinadas: en aquel siglo competía sobre el dominio del mediterráneo con los genoveses, entonces poderosos y diestros navegantes; y que además de tener a raya los insultos de los Príncipes africanos en los quebrantamientos de las treguas y tratados, había de resistir a las empresas que preparaba el ánimo belicoso y esforzado del

* Véase Valls-Taberner, *Ordinacions navals*. Un breve cotejo de las ordenanzas de 1354 y las de las Partidas en Blancas, *Costumbres marítimas*.

Rey Don Pedro de Castilla, temible con los auxilios de los moros y portugueses y con el poder marítimo de sus provincias.

Con estas grandes miras, y guiado de su experiencia el Almirante, pues se había hallado en tres batallas y acababa de vencer la última contra el poder de Génova, formó un nuevo código (o llámese quaderno, por su brevedad) de ordenanzas penales para la marina real, extendido en lengua catalana, cuyo título dice: *Ordinacions sobre lo feyt de la mar, fetes por lo molt noble Bernat de Cabrera, Capità General del Senyor Rey, com veng de Sardenya, e hag vençuts los Genovesos en 1354* [2].

Consta este quaderno de solos XXXIV capítulos, tan lacónicos como severos, dictados con aquella brevedad y claridad, propia de unos marinos que enseñaban más con el exemplo que con las palabras. En ellos están señaladas las principales penas en que podían incurrir los individuos de una armada, desde el capitán de la galera hasta el último grumete, durante la expedición o campaña. Para los casos que pedían valor, la obligación estrechaba con el mismo rigor al General como al más ínfimo alistado: la ordenanza manda vencer, o a lo menos nunca quedar vencido.

En ningún capítulo se trata de defensa, sino en el caso de ser superior en número de buques el enemigo; porque en el de igualdad, siempre se ordena: acometer no reconociendo por buena defensa sino la que era ofensiva.

Tampoco se habla de retirarse del combate, de capitular, ni de rendirse en nigún caso: el General debía morir con las armas en la mano antes que arriar la bandera, cuya guardia de empavesados debía hacer el mismo sacrificio.

No sólo se impone castigo a los cobardes, sino también a los que no se mostraban valientes. Y como se graduaba de delito deshonroso la falta de valor, la pena afrentosa de ser ahorcados y arrastrados comprehendía a todos, desde el capitán de la galera hasta el remero raso.

Estas leyes a la verdad parecían hechas para hombres, que no debían conocer el miedo, sino para infundirlo a sus enemigos.

En ningún capítulo se señala castigo al xefe o cómitre que perdiese un buque persiguiendo o resistiendo al contrario, sino al que lo perdiese por descuido o impericia, o por bararlo huyendo de su enemigo; porque, tan solamente quando éste tenía fuerzas dobladas, se permitía evitarle o retirarse. Por esto en el capítulo XXIV se manda que dos galeras debían pelear

[2] Estas *Ordenanzas*, con el original y la traducción castellana, se publicaron en 1787, en Madrid, en la Imprenta Real, en un volumen en 4.º marquilla.

con tres enemigas, tres con quatro, cinco con siete, baxo pena de muerte al cómitre. Si lo hacía por orden del capitán, éste debía morir; y si algún proel, o popel, u otro individuo ponía estorbo en la execución, se le daba igual castigo. En el expresado capítulo se asienta por principio general y hecho ordinario: que dos galeras escapan de tres que les dan caza; y que dos, esperando a tres que las acometen, se defienden de ellas.

El General, armado de punto en blanco, debía estar durante el combate en la popa de su galera, sentado entre dos consejeros prácticos de su elección para dar las providencias: y debían cercarle diez hombres empavesados, y otros diez guardar el estandarte real a muerte o a vida, adonde debía acogerse el General quando veía entrada su galera para defenderlo, o morir al pie del asta.

Los Vice-Almirantes debían tomar del General las órdenes así de navegar como de combatir, y éstas comunicarlas a los cómitres para su execución. A este fin seguían a la galera capitana galeotas y otros buques sutiles, para distribuir las órdenes y socorros por toda la línea de batalla.

El capitán, que era hombre meramente de guerra, tenía el mando inmediato sobre los ballesteros y lanzeros que componían la guarnición de la galera; y como tal debía amaestrarlos en el exercicio, cuidar de su disciplina y buen estado de sus armas, dirigir los desembarcos, y por esto llevaba una quarta parte de la presa que hiciese su tropa.

El cómitre, como primer oficial de mar, tenía a su cargo el pilotage, la maniobra y el gobierno de la galera; pero con subordinación al capitán, que en los casos de combate disponía la pelea, la colocación de la gente y el momento y modo de la arremetida y abordage.

Tenía, además, a su cargo la policía del buque, su buen estado y conservación, y la custodia y obediencia de la tripulación y chusma; y de la presa que ésta hiciese en la mar, debía él tomar la quarta parte.

Para cómitre debía elegirse un mareante de buena conducta y notoria pericia; sin que pudiese solicitar el empleo por sí, ni por recomendación de otra persona, pues por este sólo hecho debía quedar excluido.

El cómitre que perdiese su galera entregándola al enemigo por capitulación, o abarrancándola sin quedar hecho prisionero en el combate, debía ser ahorcado y arrastrado. Pero quedaba libre, si la barase no pudiéndose hacer otra cosa, para zafarse de los enemigos en caso de ser estos dos contra uno. Esta libertad se le concedía quando navegaba escotero; pero quando andaba unido a una esquadra, debía hacer lo que executase el comandante.

El cómitre que no arremetiese en un combate con su galera al tiempo que lo executase el General de la esquadra, era ahorcado y arrastrado, *porque*, dice la ordenanza, *es un traydor, que abandona a su Xefe en el peligro, y quita a sus gentes la ocasión de mostrar su obediencia y valor.* Pero si el capitán se lo mandare, éste debía sufrir la pena, y el cómitre quedar libre.

La materia de los demás capítulos se reduce al gobierno interior y económico de las galeras, y a la obediencia y buen orden de las tripulaciones. Por esto el cómitre no podía dormir fuera de bordo sin licencia del General, o del Vice-Almirante.

A qualquiera de la tripulación que injuriare al cómitre de palabra, podía éste prenderle y presentarle al Comandante para su castigo, y para esta prisión debían todos auxiliarle. Si la injuria era sediciosa, el reo perdía la lengua; y si de obra, debía morir ahorcado.

Si la tripulación se amotinare contra los Xefes obligándoles a retirarse del combate, o de la conserva de la esquadra, para llevarlos con la galera a otra parte; todos debían ser ahorcados sin remisión alguna.

Si el capitán o el cómitre cometiesen esta deserción, sin forzarles a ella la chusma; caían ambos en el mismo castigo. Pero si era por fuerza de un temporal, y no se retiraban a desarmar, antes buscaban al General para incorporarse, o el lugar que éste hubiese señalado para la reunión, quedaban libres: y no haciéndolo, incurrían ambos xefes en la expresada pena. Y si por oposición de la chusma no se podía executar, ésta debía morir toda sin remisión.

El alistado que en la galera gritare tumultuariamente paga que se le debiese, o puerto para desarmar antes de haber licenciado el General la esquadra, debía perder la lengua. Y si el cómitre lo disimulaba, o no arrestaba al sedicioso, era separado de su oficio, y castigado al arbitrio del General, mas el sedicioso siempre sufría la pena. Las quejas de qualquiera vexación o injusticia debían darse al General por solos tres o quatro individuos.

Todo el que después de haber tomado paga desertare, era ahorcado, sin poderle valer indulto alguno, ni el salvo conducto del mismo Rey, pues para no ser engañado, y darlo de cierta ciencia, podía pedir informe antes al General: a cuyo fin hay una muy notable cláusula en este capítulo, que dice: *pero sea de su real beneplácito no hacerlo, si desea el honor y conservación de sus armadas.*

Siempre que la esquadra estaba armada, debían apostarse fuera del puerto, playa, o tenedero dos galeras de guardia.

La galera capitana, siendo la esquadra de quarenta vasos arriba, llevaba sobre la carroza un estandarte, además de la bandera mayor; y las de los Vice-Almirantes sólo llevaban una bandera real.

Ignoramos quáles eran las leyes anteriores a esta reforma; pero por los hechos que nos han conservado las Crónicas, era muy estrecha la obligación de los xefes, y grandes los peligros a que habían de hacer rostro por su oficio: pues se ha observado generalmente que a las galeras capitanas las acometían y combatían con más fuerzas y poder los enemigos. De ahí venía que no se perdía batalla sin que se perdiese el navío del Almirante, o sin morir éste en el combate; y esto en aquellos tiempos era común a todas las naciones beligerantes.

Por no salir de la historia de España, leemos: que en la batalla que se dio entre la armada de los moros y la de Castilla en el estrecho de Gibraltar en 1339, quatro galeras tenían aferrada la del Almirante Jufre Tenorio, y dos naves la combatían con tiros; que tres veces los moros la entraron, teniendo el Almirante una mano en el estandarte real; y quando veía venir los suyos vencidos, iva a socorrerles en persona, y echaba otra vez a los enemigos, y volvíase luego al pie del estandarte; pero que tanto fue el ímpetu con que cargaban los moros, y tantos los que morían de los christianos, que quedándole pocos combatientes, la galera fue entrada: y desde que vio que no tenía gentes para defenderla, ni socorro de nadie, abrazó con una mano el estandarte, y con la otra peleaba, esforzando a los suyos quanto podía, mandándoles no se apartasen de su guardia: y que tanto fue el denuedo de éstos, que murieron todos al lado del Almirante; el qual siguió defendiéndose solo, abrazado con el estandarte, hasta que cayó muerto al pie del asta [3]. Esto mismo prescribe la ordenanza del Rey Don Pedro al General de una armada.

Añade la Crónica en la relación de este reñido combate, un vivo y lastimoso pasage, en que no brilla menos el espíritu y confianza del General, que la obediencia y firmeza de sus súbditos: y dexándole en su lenguaje y sencillez del idioma original, dice: *E tanto amaban al Almirante e le preciaban sus gentes, que quando alguno se sentía ferido de muerte, venía a él, e besábale la mano, e él dábale muy grand esfuerzo; e con las feridas tornaban a morir en la pelea.*

La guerra de mar preciso es que haya sido tan fiera y denodada como es

[3] Alfonso XI: *Crónica*, cap. CCXII.

duro y arriesgado el oficio del navegante; y si la temeridad puede tener parte alguna vez en los combates, ha de ser en los navales. El famoso caballero Don Pero Niño, comandante de dos galeras que se armaron en Sevilla en 1403 por orden de Don Enrique III contra piratas y malhechores, mostró en sus hechos de armas quánto podía el valor en aquellos tiempos en un ánimo caballeresco, y quánto valía su exemplo para hacer arrostrar los mayores riesgos con pocas fuerzas. En el curso de su expedición cuenta su historiador y compañero de armas varios dichos y sentencias con que esforzaba, o reprehendía a sus gentes en los combates. *Los homes*, decía, *deben acometer sus fechos con la ayuda de Dios, e con buena ordenanza: ca el que todas las cosas ha de recelarse, mejor le fuera non salir de su casa.* Aconsejándole una vez sus tripulaciones que era arriesgado hacer frente con dos galeras a cinco de corsarios que salían de Marsella: *¿En qué se verá*, les dixo, *que somos mejores, o para más que ellos?*

Ya hemos visto la gran responsabilidad que tenía el supremo cargo de Capitán General de la mar en la Corona de Aragón. Veamos ahora las calidades, que en las Leyes de las Partidas [4], exigía el Rey de Castilla Don Alonso el Sabio, es a saber, cerca de cien años antes que el Rey Don Pedro de Aragón hubiese promulgado la nueva ordenanza. Prescríbese: que sea de buen nacimiento para obrar con pundonor; perito en las peleas de mar y tierra; valiente para hacerse temer de los enemigos y obedecer de los suyos; generoso para repartir las presas y las ganancias entre sus gentes; leal para con su príncipe y los que sirven baxo de su conducta.

Escogido con todos estos requisitos para recibir el oficio de Almirante, debía velar en la iglesia como para armarse caballero, presentándose al Rey en el siguiente día, vestido de ricas ropas de seda. En aquel acto el Rey le ponía una sortija en la mano derecha en señal de honor, y le daba una espada en señal de la potestad que le concedía, y en la izquierda le entregaba un estandarte con las armas reales, en señal del mando que le delegaba. El Almirante luego de recibir de la real mano estas cosas, debía prometerle morir por defender la fe, acrescentar la honra y soberanía del Rey y el bien común de la patria.

Tratando la Ley IV del mismo título de las calidades y elección del có-

[4] Me inclino a creer que todo el título *De la guerra que se face por mar* se aplicó a la marinería de las costas cantábricas, o que fue hecho por vizcaínos, por quanto entre las provisiones de boca que se embarcaban se encarga la bebida de la *sidra*, que sólo se fabrica y bebe en Asturias y Vizcaya. * Sobre las provisiones de un navío catalán, cf. doc. 128.

mitre, dice: «Los cómitres son oficiales de mar, baxo las órdenes del Almirante; pero cada uno en su navío tiene tanto mando como aquél en toda la armada»: bien que los súbditos podían apelar al Almirante de sus sentencias, mas no al Rey; a menos que éste anduviese en la esquadra, o se hallase en parage donde pudiese el apelante ir y volver en el mismo día.

Los cómitres eran elegidos sólo por el Rey, o por su orden; y sin ésta el Almirante no podía penarles en sus personas o bienes raíces, bien que podía prenderles y multarles en sus haberes muebles.

Para cómitre se exigía que fuese sugeto bien nacido, inteligente en el marinage, esforzado, generoso y leal. Con estas calidades el pretendiente debía presentarse al Rey, hallándose en el puerto del armamento, y si no al Almirante. Allí el Rey, y si no el Almirante por su mandado, llamaba doce mareantes peritos en el arte, para que jurasen si el pretendiente tenía los requisitos; y declarando que sí, se le vestían paños encarnados, poníasele en la mano un pendón con las armas reales y se le conducía al embarco a son de trompetas y añafiles, y se le colocaba en la galera en el puesto que le pertenecía: desde cuyo punto era reconocido con el título y mando de cómitre.

No se habla en todas las leyes de Partida de otros xefes y oficiales de mar, como *Vice-Almirantes*, *Capitanes*, o *Patrones*, *Sota-Cómitres*, y otros que eran de la dotación de una galera armada a estilo de esquadra real; ni tampoco del número de plazas, así de las de guarnición, como de la chusma, aunque se especifican las clases y su armadura, como veremos más abaxo.

Pero para dar una idea individual de los xefes, subalternos, armamento y tripulación de las galeras que se usaban a mediados del siglo XIV (que a corta diferencia serían de igual fuerza y dotación las de Castilla y de otras naciones europeas) se trasladará una noticia sacada de la Ordenanza de armamentos del Rey Don Pedro de Aragón promulgada en el año de 1354.

Toda esquadra llevaba *Almirante*, que era oficio perpetuo de la Corona, o bien *Capitán General*, que era mando supremo temporal por nombramiento especial del Rey, y a veces por elección de las Cortes: los *Vice-Almirantes*, que eran los oficiales mayores que mandaban las divisiones de una armada real, que se componía de las esquadras de Cataluña, de Valencia y de Mallorca; el *Patrón*, que era el capitán militar de cada galera; el *Cómitre* que era el primer oficial de ella, como cabo de la tripulación y comandante de la maniobra y marinage; y el *Sota-Cómitre*, que era su teniente. Además

cada armada llevaba su *Escribano mayor* * (o sea Contador general), y su *Alguacil mayor*.

Fuera del patrón, cómitre y sota-cómitre, llevaba cada galera por fixa dotación de plazas ocho *nocheros*, o sean *popeles*, inclusos un carpintero, un calafate y un remolar: ocho *proeles*; quarenta *ballesteros* si era galera gruesa, y treinta si era sutil, inclusos los dos escuderos del patrón y maestro de armar ballestas; seis *alieles*; seis *corulleles*; seis *espaldeles*; ciento cincuenta y quatro *remeros*; dos *palomeres* y un *senescal*; y si la galera era de veinte y nueve bancos, contaba ciento y sesenta remeros. Ivan, además, un *contador*, un *alguacil*, un *cirujano* y un *trompeta*; pero no se habla de plaza, ni de dotación de capellán. Por esta cuenta, en cada galera ivan embarcadas doscientas quarenta personas; pero la capitana llevaba además quatro o seis mareantes prácticos para consejeros del General, dos *trompetas*, un *clarinero*, un *cornamusa* y un *tambor*.

A este lugar corresponde aplicar, por lo tocante a la Corona de Castilla, lo que previno el Rey Don Alonso el Sabio en la Partida II (ley II, tít. XXIV), en la qual señala a cada galera los oficios y destinos, bien que sin expresar todas las clases, ni el número de plazas de cada una. Nómbralos con la explicación de su cargo y servicio respectivo, por este orden: el *cómitre*, que es como xefe; los *nocheros*, que entienden de vientos, de los puertos, y pasos para guiar los navíos; los *marineros*, que han de servir y obedecer en las maniobras; los *sobresalientes*, cuyo oficio es señaladamente lidiar, como son los *ballesteros*, y otros hombres de armas; los *proeles*, que son los que van en la proa de la galera, cuyo oficio es herir en las primeras arremetidas quando se pelea; las *alieles*, que van cerca de los proeles en los costados, que son como alas del navío, de donde toman su denominación [5]. Señala después otros oficios, pero sin darles nombre particular, que eran los destinados a echar el ancla y levarla, a amarrar la nave y a guardar las armas, los víveres, la xarcia, etc. Tampoco se mencionan las plazas y empleos de sota-cómitre, de capellán, de cirujano, de escribano ni de alguacil.

Volviendo ahora al estado del sistema de la guerra naval de Aragón,

[5] Díez de Gamez: *Crónica de Don Pero Niño*, parte II, cap. I. En el transcurso de tiempo que medió desde el año 1266, época de las Partidas, hasta 1403, en que a Don Pero Niño le encomendó D. Enrique III dos galeras contra corsarios, se halla alguna novedad en la individualización de algunos oficios. Dice la Crónica: *Mandó el Rey aparejar en Sevilla dos galeras de buenos remeros, ballesteros, armadores y punteros, que fueron probados de armar a cinto, y además de alieles, espadeles y corulleles, vecinos de aquella tierra.* Pero no se especifican los nombres de otros oficios.

* Cf. las ordenanazas de 1359 en Bofarull y Mascaró, *Colección de Documentos*, VI, doc. C.

según el reglamento de sueldos y demás gastos de las Ordenanzas del Rey Don Pedro, las campañas no pasaban de quatro meses, pues ordinariamente los salarios y pagas se ajustaban a este respecto, y a este mismo se hacían las provisiones de vino, agua, bizcocho y menestras, que las costeaba el erario; además que ningún alistamiento se hacía por más tiempo, cuya práctica se seguía también en los armamentos de las ciudades y comunes de Cataluña, como consta de los asientos y concordias entre el Rey y los armadores.

De las armaduras de la gente de mar

En la referida Ordenanza se observa que toda la gente que servía en una galera, llevaba armas ofensivas y defensivas hasta los simples remeros; porque, además de la dotación de municiones y aprestos de guerra que llevaba cada buque, todos los individuos de plaza sentada, desde el General hasta el trompeta, debían embarcar sus respectivas armas a costa propia.

El *Almirante* y el *Vice-Almirante* no tenían señalado el número ni la calidad de las armas, ni el de escuderos, por dexarlo la ordenanza a su discreción y honor. El *capitán*, o sea *patrón*, de la galera, debía llevar a su costa dos escuderos diestros, cada uno con su ballesta, cuchillo, coraza completa y doscientos viratones, los ciento de prueba y los demás de munición; el *cómitre* y el *sota-cómitre*, coraza completa, espada y demás armas, y a costa de ambos un escudero; el *nochero* o *popel*, coraza completa, un pavés y espada, o en lugar de ésta una ballesta, y además una alabarda y cien viratones; el *ballestero*, coraza completa, dos ballestas, dos alabardas, la una de dos ganchos, con doscientos viratones, los ciento de prueba y los otros de munición; el *alier*, el *coruller* y el *espaldel*, coraza completa cada uno y un pavés; el *remero raso* espada, estrobo y un puntapié; el *alguacil* armas y fornituras de ballesta; el *escribano* coraza, capacete, ballesta, alabarda, con doscientos viratones de prueba; y el *trompeta* coraza completa y espada.

En las primitivas ordenanzas de corso, compiladas en Barcelona a mediados del siglo XIII [6], e insertas en el *Libro del Consulado del Mar*, se pres-

[6] Por aquel mismo tiempo el Rey Don Alonso X de Castilla, después de haber concluido las Atarazanas de Sevilla, que fue en 1252, y construido una armada de diez galeras continuas baxo la dirección del Almirante Don Ruiz López de Mendoza, heredó en el repartimiento de aquella ciudad a los cómitres de dichas galeras, con obligación, que éstos afirmaron, de que en cada siete años las habían de rehacer, poniendo a su costa en cada una *cinco omes guarnecidos de fierro, e quatro ballestas de estribera, e quatro ballestas de dos pies, e mil*

cribe: que cada ballestero llevase dos ballestas, una de dos pies y otra de estribera; trescientas saetas, o sean viratones; perpunte o cosalete; muslera, capacete de fierro, cuchillo y dos garfios.

Para enganchar la marinería en las esquadras reales de Aragón, prevenía una ordenanza del Rey Don Pedro hecha en 1359. hubiese alistadores que ponían en el puerto del armamento mesas públicas de alistamientos, llamadas *taulas de acordar;* en éstas se adelantaba señal o paga al que daba su nombre para sentar plaza; y éste juraba, al engancharse, servir bien y lealmente al Rey en la esquadra, obedecer al General de ella y embarcar las armas que le tocaba llevar.

Los alistados debían dar fiadores de la señal o paga que se les anticipaba, porque no se embarcaban hasta el día del *bando*, que llamaba a recoger. Recogida a bordo la gente, y en el mismo día o antes del *saludo*, como si hoy dixésemos de la *pieza de leva*, el comisario real del alistamiento pasaba revista general de todas las plazas. Además de esta revista, sin cuyo requisito no podía salir a la mar ningún baxel ni esquadra, cada mes se pasaba otra a bordo por el escribano real de la armada con nota de los muertos, o desertores; y por falta suya la pasaba en cada buque su respectivo capitán, cómitre o escribano, entregando a la vuelta de la campaña las listas a los escribanos de las mesas del alistamiento: y a éstos se les abonaban las señales o pagas anticipadas de los muertos o desertores durante la campaña; pero si se desertaban antes de partir la esquadra, se repetía contra los fiadores.

Después de haber dado una noticia del método de los enganchamientos y soldadas, señala la misma ordenanza los arbitrios y recursos para facilitar y completar la recluta, en un tiempo en que no se conocía la moderna matrícula de marina, pues todas las gentes se embarcaban voluntarias; ni tampoco se usaba la leva ni el servicio por condena judicial, porque hasta la faena del remo era libre, no infamada por las leyes ni deshonrada por esclavos infieles: uso que empezó en el reynado de los Reyes Católicos en Aragón y Castilla, de que había antes dado la Francia el exemplo en el reynado de Carlos VI. No pretendo entrar ahora en representar los inconvenientes que pueden hallarse en el servicio de forzados y esclavos, quando

quadrillos, e cincuenta lanzas, e diez guardabrazos, e diez escudos, e diez capiellos de fierro.

Estos son los artículos de las municiones de guerra que allí se especifican según los pactos de la escritura de que posee una copia Don Miguel de Manuel y Rodríguez, Bibliotecario primero de los Reales Estudios de San Isidro, en Madrid.

son muchos los casos fatales que se han experimentado de levantamientos en los puertos y de traiciones en los combates. Acaso los felices sucesos de las expediciones marítimas de Aragón en otros tiempos dependieron de no llevar las galeras reos galeotes; práctica que se miraría entonces como peligrosa. Solamente se practicaba para el completo de las tripulaciones publicar indultos por bando real a favor de los reos fugitivos de las justicias, para que se presentasen a las mesas de alistamientos, baxo de ciertos plazos, condiciones y restricciones; pero con exclusión de los reos de delitos exceptuados, como eran los incendiarios, los violadores de lugares sagrados, forzadores de mugeres honestas, asesinos y traydores al Rey y a la patria.

Para facilitar con un nuevo aliciente la recluta, los alistados ya para una armada no estaban sujetos a los jueces ordinarios; menos en los delitos atroces, en cuyo caso podían prenderles, mas debían remitirlos con todo lo suyo a los capitanes de las galeras, o a su alguacil: los quales, oídas las razones de las partes, debían hacer justicia sin escrito ni proceso.

Si los alistados tenían créditos que repetir contra paisanos, los capitanes y alguacil requerían a éstos que se compusiesen con sus acreedores dentro de un plazo; y no lo haciendo, pedían a los jueces, a cuyo fuero correspondían los deudores, para que incontinenti, sin proceso ni escritos, oídas las partes hiciesen justicia, removiendo toda apelación, atendida la urgencia del tiempo para el embarque. Y siempre que dichos jueces faltasen a administrar justicia, la debían hacer el capitán o su alguacil. Pero si la qüestión fuese entre alistados de armada y patrones de buques mercantes, sobre fletes, soldadas u otros intereses, los capitanes, o su alguacil, conocían privativamente del hecho según costumbre; mas si fuese sobre bienes raíces, el conocimiento tocaba al juez ordinario local.

Honor del servicio de la marina

El servicio de la marina no era entonces menos honorífico que el de tierra, pues hallamos capitaneando las esquadras y galeras desde el siglo XIII personas de las más ilustres de Cataluña, como lo manifiestan los esclarecidos nombres de los *Cardonas, Moncadas, Cabreras, Centellas, Boxadors, Cruilles* y *Cervellones*, etc. En las sobredichas ordenanzas del Rey Don Pedro se descubre quán distinguida sería la clase de personas que mandaban las galeras, pues el capítulo XXXIII ordena que en la armada montada por Capitán General, Almirante o Vice-Almirante, nadie, no siendo

Noble, o *Rico-hombre Señor de pendón*, podía llevar bandera con divisa propia, sino con las armas del Rey y del General; mas sí banderolas quadras en la proa, quantas quisiere.

El aprecio y distinción del servicio de la marina continuó en la Corona de Aragón en los siguientes siglos XV y XVI, pues entre los capitanes que mandaban las galeras de Don Alonso V en 1419, quando pasó a Nápoles desde Barcelona, se lee: que la *Galera Real* la mandaba Pedro de Esplugues; la de *los Canes* Ramón de Xammar; la *San Juan* Gabriel de Suñer; la *San Nicolás* Bernardo de Centellas; *el Halcón* Gilaberto de Cruilles; *la Victoria* Bernardo de Vilagut; *San Pablo* Juan Martínez de Lana; *San Jorge* Juan de Vallterra; *Santo Tomás* Juan Pardo; *San Vicente* Pedro de Centellas; *San Juan Bautista* Miguel de Pejó, Comendador de Gibert; balanero llamado *el Moro* Juan de Bardaxí. También se colige la distinguida calidad de los capitanes de galeras por los nombres de los que acompañaron al Rey Católico desde Barcelona a Nápoles en 1506, y a Carlos V a la conquista de Túnez en 1535 [7].

Convocación y alistamiento para las armadas

La solemnidad con que antiguamente se convocaban los alistamientos y aprestos para las armadas reales, es digna de conservarse en la posteridad, en memoria del honor e importancia que daban los Reyes de Aragón a la marina. El mismo soberano en persona presenciaba el acto con toda su corte, subiendo al tablado de la convocación, colocado frente a la Lonja del mar de Barcelona a vista de la playa, al tiempo de enarbolar el real estandarte y de abrirse las mesas de los alistamientos; en cuya función el Almirante, que estaba al lado del Rey, arrojaba dinero al pueblo por las quatro caras del tablero. Inmediatamente se hacía la proclamación con los *Vivas* para el Rey, que decía tres veces un voceador al pie del estandarte con esta fórmula: *En nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo: amén. Por muchos años la vida y honor grande del muy alto y poderoso Príncipe y Señor N... por la gracia de Dios Rey de Aragón, Dios guarde y mantenga.* Después decía los vivas para el Almirante, o Capitán General, pero sola una vez, en estos términos: *En el nombre del etc. La victoria y el grande honor del muy noble N... Capitán General del muy alto y muy poderoso Príncipe y Señor,*

[7] Capmany: *Ordenanzas Navales de Aragón.* Véase en los apéndices, p. 4, 28 y 36.

el Rey de Aragón, Dios guarde y mantenga. A este acto seguía un coro de trompetas, chirimías y otros ministriles, que quedaban tocando alrededor del tablado desde el punto que se tremolaban los estandartes.

Tres eran las banderas que se enarbolaban allí: la Real, llamada *Oriflama*, la del Almirante o Capitán General, y la de San Jorge, patrón del Reyno. Éstas se bendecían en la iglesia catedral el día antes por el Obispo, con misa solemne, a que concurría el Rey con toda su corte; y al siguiente con lucida procesión del cabildo y clerecía, a que asistía el Rey también, acompañado del Almirante, del Capitán General, del Vice-Almirante, del Gobernador de Cataluña, y de los magnates de su corte, y nobles de la provincia, eran conducidas las expresadas banderas a la marina, y llevánbanlas desplegadas otros tantos ilustres Señores, menos la Real que la llevaba el mismo General de la armada. Después que la Sicilia se incorporó a la Corona de Aragón, se añadió la bandera de aquel Reyno, que la acostumbraba llevar siempre un Señor siciliano de alta gerarquía [8].

Del armamento y municiones de guerra de las galeras y otros buques de corso

Estas esquadras no sólo ivan competentemente tripuladas y mandadas por hábiles marinos y buenos soldados, sino excelentemente provistas de armas ofensivas y defensivas, según la dotación de cada nave. En las referidas ordenanzas, que publicó en 1354 Don Pedro IV, consta: que cada galera armada de las que llamaban *gruesas*, llevaba 1.000 dardos, 6.000 saetas, 120 paveses, 120 corazas completas, con sus gorgueras y capacetes; 500 lanzas, 24 lanzas romañolas, 6 ronzolas, 10 hachas, 24 guardañas y otros catorce géneros de armas ofensivas y defensivas; bien que quando se apprestaba esquadra, estas municiones se aumentaban al arbitrio del General. Las municiones de la segunda clase de galeras, es a saber, *bastardas* y *sutiles*, eran en razón de una sexta parte menos en todos los artículos.

En ninguna de las listas de pertrechos para estos baxeles, se encuentran armas, máquinas ni utensilios para uso de la pólvora; todas las armas eran blancas, es a saber: o arrojadizas, como dardos, saetas, viratones y lanzas de mano; o defensivas, como corazas, pavesas, lanzas, chuzos, guadañas, rompecuellos, etc. Cada galera *gruesa* llevaba tres banderas reales, una larga

[8] CAPMANY, *Ordenanzas Navales de Aragón.* Véanse los apéndices, p. 26 y 27, en donde se pueden leer extensamente las ceremonias de estos actos públicos.

y dos quadras: pero la *capitana* llevaba además otras tres banderas iguales con las armas del Almirante o Capitán General: prerogativa muy señalada de estos dos oficios en la marina antigua.

Los demás buques de guerra y armados en corso no iban menos provistos de municiones en el siglo XIV, pues entre las máquinas bélicas y armas ofensivas y defensivas que contaba la coca *San Clemente* [9], que se aprestó en Barcelona en 1331 contra los genoveses, llevaba tres castillos falcados, y en los costados unas alas falcadas o armadas de guadañas que corrían toda la banda; 500 hombres a bordo, y de éstos, 350 de armas; 3.166 dardos *; 357 lanzas largas; 40 de mano: 16 harpones para aferrar; 300 ballestas; 68 pavesas; 106 yelmos cerrados; 107 corazas completas; 7.520 saetas, unas de vigote y otras de punta aguda; un trabuco o ingenio, para disparar piedras, pero no se nombra la pólvora; 20 espuertas de abrojos para arrojar al enemigo; 2 timones; 14 anclas; 6 banderas y 9 faroles [10].

No debe admirarnos tanta cantidad y prevención de armas defensivas como llevaban los buques de guerra, ni la fuerte armadura de las gentes que los tripulaban, quando vemos que en las naves mercantes (tal era entonces el riesgo de piratas y malhechores) se obligaba a la marinería a embarcar lo que hoy no llevaría la tropa. En las ordenanzas *De la Ribera*, que promulgaron los Prohombres de Barcelona en 1258, se ordena: que todo marinero lleve *lóriga, capacete o gorra marisca, escudo, dos lanzas, espada o cuchillo*, como armas puramente defensivas; y que el destinado a ballestero embarque *dos ballestas de dos pies*, y otra *de estribera, 300 saetas, yelmo de hierro, perpunte o coraza, espada o cuchillo.*

En las leyes marítimas del *Libro del Consulado* se lee el capítulo CLXXVII que prescribe: que el marinero embarque las armas que hubiese ajustado con el patrón; y si no, éste se las compre de su soldada. Y en el capítulo CLXXI se previene: que el marinero no pueda venderlas,

[9] Col. Dip., n.° 128.

[10] Alfonso X: *Las Siete Partidas*. En la partida II, ley VII, hablando del armamento que debían llevar las naves de guerra, se nombran: *lorigas* y *lorigones, perpuntes, corazas, escudos* y *yelmos*; otrosí, *cuchillos, puñales, serraniles, espadas, hachas, porras* y *lanzas*, y éstas con garabato para trabar y derribar los enemigos; otrosí, *trancas con cadenas* para aferrar los buques no se huyan; otrosí, *ballestas con estriberas*, y otras de *dos pies*, otras de *torno, dardos, piedras* y *saetas*; otrosí, *terrazos con cal* para cegar a los enemigos, y otros con *xabón* para hacerles caer; y *fuego de alquitrán* para quemar los navíos.

Pero en esta ley no se especifica, ni el número de cada género de armas, ni la dotación que correspondía a cada clase de embarcaciones, ni si la tripulación embarcaba armas de cuenta propia, o si usaba de las de la provisión común, esto es, de munición.

* Las 263 docenas citadas en el doc. n.° 128 corresponden a 3156 dardos.

hasta haber concluido su viage; y si lo hiciere, el patrón le puede penar a su arbitrio.

En las ordenanzas penales para el servicio también de la marina mercantil, promulgadas en Barcelona por el Rey Don Pedro en 1340, se obliga a todo marinero o ballestero que tome soldada de nave, a embarcar *buena coraza, gorguera, capacete de hierro, espada, cuchillo, dos ballestas, un garfio y doscientos pasadores o viratones*, para servirse de ello a bordo quando se lo mande el patrón. En el edicto sobre las reglas de navegar en tiempo de guerra, ordenado por el mismo soberano en 1354, manda: que en toda nave mercante de tres cubiertas vayan quarenta ballesteros, y que las menores lleven veinte [11].

Hemos visto cómo el uso de las ballestas, paveses, corazas, dardos, etcétera, continuó por más tiempo de lo que parece debía de permitir el uso de la artillería en las naves, pues no extinguió de todo punto las antiguas armas. Éstas se usaban en las galeras de Carlos V, después de un siglo largo que se conocía la pólvora en la mar, y de más de treinta años que se usaban otros instrumentos de fuego, como las serbatanas, pasabolantes, etc. Acaso el modo de pelear de los bastimentos de remos y la necesidad de abordarse y aferrarse, que siguió en todo el siglo XVI, hizo necesario por más tiempo el servicio de las lanzas, dardos, puñales y escudos. Lo cierto es que antes del uso de la pólvora, las municiones de guerra eran más complicadas y variadas, los ardides y los artificios incendiarios más conocidos y adelantados, y asimismo lo eran los defensivos, como hemos visto hasta aquí por lo que se ha referido de los anteriores siglos.

De la magnitud y pertrechos de las galeras, y de sus tres clases

Explicada ya la fornitura de una galera completamente equipada, será muy conveniente se conozcan las tres especies en que se distinguían estos buques, es a saber, por su porte, por su capacidad y por su fortaleza *. Dicha

[11] CAPMANY: *Ordenanzas Navales de Aragón*, p. 58.

* Sobre armamento y características de las galeras cf. ARRIBAS, *La conquista de Cerdeña*, Cap. VII-IX y Ap. XIX; ARTIÑANO, *La arquitectura naval española*, p. 18-56; BOFARULL Y SANS, *Antigua marina*; CARRERAS CANDI, *La Creuada (1269-1270)*; CONDEMINAS, *Evolución del buque*; FERNÁNDEZ DURO, *Disquisiciones náuticas*, y *Una escuadra de galeras*; GARNIER, *Galères et galéasses*; GIESE, *Waffengeschichtliche und terminologische Aufschlüsse*; HEERS, *Types de navires*; JAL, *Archéologie navale*; LANE, *Venetian Ships*; LOT, *L'art militaire*; MASIÁ, *La Coroaa de Aragón*, p. 243-245; MASSON, *Les Galères de France (1481-1781)*; RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, II, p. 742-752; RIUS, *Galeres catalanes*; RUBIÓ, *Diplomatari*; SALAS, *Arqueología naval*, y *Marina*

ordenanza las divide en tres clases: en galera *gruesa*, en galera *bastarda*, y en galera *sutil*. Todas eran de tres palos, que llamaban al primero *lobo de proa* (hoy trinquete): al segundo *artimón* (hoy mayor); y al tercero *mesana*, que aún se conserva. Cada una llevaba dos timones: uno de respeto, dos cartas de marear, tres anclas y dos rezones.

Hemos dicho más arriba que llevaba cada una sobre doscientas y treinta y dos plazas de dotación; falta ahora fixar el número de bancos y remos que correspondían a cada clase. La *capitana*, y las llamadas *gruesas*, eran de 28 bancos por banda, esto es, de 56 remos en boga; las *bastardas* de 26 bancos; y las *sutiles* de 24: llevando todas las mudas de remos de respecto, y tres remeros en cada banco.

Comparando estas galeras con las modernas, no hallamos diferencia en el número de bancos, pues hablando de España, la *capitana* llevaba 28 a estribor y 26 a babor; la *sencilla* 26 a estribor y 25 a babor, por quitarse siempre un remo para el lugar del fogón. Las de Malta llevaban 25 la *capitana* y 23 las demás; sólo en Francia llevaba la *real* 32 remos, 28 la *patrona* y 26 la *sencilla*.

En la Crónica del Rey Don Enrique II de Castilla, dice Don Pedro López de Ayala: que el Rey en 1370 hizo armar en Sevilla veinte galeras para salir a oponerse a la armada de Portugal, que guardaba la boca del Guadalquivir; que no pudo por entonces dar a cada uno sino cien remos, correspondiéndoles ciento y ochenta para gobernarse, y llegar con las mareas hasta San Lúcar; y que de allí no pudieron salir a la mar a pelear con las portuguesas, por causa de la mengua de remos, pues no se podían gobernar con ellos.

La confusión con que se explica el cronista, inclina a creer que bogaban todos en una galera, siendo de este modo noventa por bandada, lo qual es falso; y ha hecho equivocar a algunos, que al paso que no conceden más que veinte y nueve o treinta bancos, para conciliar lo que dice la Crónica han imaginado tres remos por banco, suponiendo que todos los ciento y ochenta bogaban, según lo da a entender la expresión de Ayala.

Es constante que todos los remos que pasaban de sesenta en aquel tiempo, eran de respeto; luego las galeras de Don Enrique llevaban quarenta o más de repuesto; bien que no era la dotación, que siempre solía ser doble de los que estaban en boga, para remudar, o reponerlos, en un com-

española; SANS BARUTELL, *Colección Diplomática*; VIVES, *Les galeres catalanes pel retorn a Roma de Gregori XI*, y *Galeres catalanes enviades al Papa Urbà V*.

bate o temporal. Sin duda la expresión de Ayala *no se podían gobernar*, debe entenderse para empeñar un combate, y no meramente para navegar, pues llevaban cada una los suficientes, y les sobraban a lo menos quarenta de prevención, como se ha advertido más arriba.

Desde 1354 hasta 1418, en que pasó la primera vez a Italia Don Alonso V de Aragón con una fuerte esquadra, no se halla variedad en las galeras de una y otra época, en orden a sus tres clases y nombres, a su magnitud, número de bancos y de remos, ni tamaño de las velas; pues en ambas épocas vemos que la vela mayor de una galera constaba de 40 paños, la del trinquete de 30 y la de mesana de 22; sólo que en la *Real* de 1418 hallamos los paños interpolados de los colores encarnado y blanco.

Sólo en los aprestos de municiones para el armamento hallamos la novedad, que las galeras de Don Alonso llevaban entre los paveses unos llamados *de talla real*, y otros *de posta o barrera*, todos con divisas; que entre las saetas se especifican las *de carabana*, las de *dos vigotes*, las de uno y las *de punta aguda*. También se nombran dos *tornos de armar ballestas* y dos *bombardas de hierro* con que se disparaban piedras, y cinco arrobas de pólvora de prevención.

En las galeras del Rey Don Fernando el Católico que le conduxeron a Nápoles desde Barcelona en 1506, se halla de nuevo: que la galera *Real* llevaba dos timones *de rueda*, y dos *de caxa;* cinco anclas con una mayor de respeto; que la vela mayor era de 47 paños y la de trinquete de 37; los remos el mismo número; cadenas y grilletas para los galeotes forzados; una bombarda gruesa de hierro, toda de una pieza de 43 quintales de peso; 12 bombardas serbatanas; 12 pasavolantes, y 12 quintales y dos arrobas de pólvora. Se nota que todas estas armas de fuego disparaban piedras y no munición de plomo ni de hierro.

Aunque se usaba ya la artillería, la provisión del armamento seguía aún con las armas antiguas de las anteriores galeras que quedan referidas; así se cuentan para esta galera *Real*, además de lo sobredicho, 8 ballestas gruesas de pasar con 5 martinetes y carranquines, y eran diferentes de las ballestas comunes; 24 tablaxinas con armas reales; 34 rodelas con las mismas; 125 lanzas manesgas, 12 de hierro para la proa; 4 partesanas para la popa; 86 lanzas largas entre *glavis* y *romañolas;* 6 rajavelas; 12 docenas de dardos *garbuses* y 136 corazas.

Por el inventario de la armada que salió de Barcelona con Carlos V para Italia en 1529, consta: que, aunque no había diferencia de las sobredichas

galeras a éstas en quanto a la magnitud de los buques, ni de las velas, ni de las anclas, ni en el número de remos, la había en el número y clase de algunos aprestos de guerra y de pilotage. Todas las velas de la *Real*, que era de veinte y siete bancos, tenían paños blancos, encarnados y amarillos interpolados, y la mayor pintadas de armas reales. Llevaba tres brúxulas, quatro anclas de cinco quintales y un rezón de seis, cincuenta arcabuzes y diez escopetas con munición de plomo; un cañón a proa, que llevaban todas las demás, sin especificarse el calibre: la pólvora era un quintal para los arcabuzes y veinte y quatro para el cañón. Entre los artificios de combustibles arrojadizos contaba la *Real* 19 trompas de fuego y 724 ollas de barro para arrojar, llenas de mixtos de azufre, pez griega y aceyte de linaza.

De todo lo referido hasta aquí se dexa colegir: que desde el año 1354 hasta 1535 la magnitud de las galeras era a muy corta diferencia la misma, así por lo que respecta al buque como al velamen, tripulación, clases de aprestos y número de remos, y aun en este último acaso hubo más ventaja en tiempos atrasados. En el tomo I de esta obra, ya se hace mención de que en 1356 se botaron al mar en las atarazanas de Barcelona quatro galeras para la guerra de Cerdeña: las dos de treinta bancos y las otras de veinte y nueve; y que en el siglo anterior se habían visto galeras de sesenta hasta ochenta remos, esto es, de treinta hasta cuarenta bancos por costado, unas con doscientos y otras con trescientos hombres.

Sólo hallamos esa diferencia, y es que las galeras antiguas hasta el año 1535 llevaban no más que tres remeros por banco; quando después se han ido aumentando hasta quatro y cinco, y aun hasta seis [12]. Esta diferencia no parece que provenga tanto de la mayor longitud de los remos, por la mayor grandeza de los buques modernos, quanto de la diferencia de los remeros, que antiguamente eran gente libre, y posteriormente forzados, esto es, moros cautivos y reos sentenciados, que para toda faena son remisos y floxos, obligando a multiplicar los brazos.

Sin embargo no podemos negar que las galeras modernas, sin llevar ventaja a las antiguas en el número de remos, la llevan muy grande, además de la del número de remeros, en la magnitud de las velas y de las anclas, lo qual indica ser buques, sino mayores en dimensiones, mayores en fortaleza, peso y resistencia con motivo de la artillería gruesa de que usan [13].

[12] En las galeras modernas los dos remos popeles o espaldeles tienen 10 hombres cada uno; los segundos 7, y desde éstos se cuentan 11 remos de a 6 hombres, y los 14 restantes a 5.

[13] La vela mayor de las galeras modernas es de 65 paños, y la de trinquete de 62, casi dobles

Mas no por esto se debe sacar una regla de proporción aritmética a favor de la magnitud de las galeras modernas respeto a la de las antiguas; porque por esta razón saldrían aquéllas de triple grandeza por el peso de las anclas y número de remeros; y de doble por la dimensión de las velas, y número de gente embarcada, lo qual es falso en geometría y mecánica.

Del uso de la artillería en la guerra de mar *

Gran hallazgo sería fixar el tiempo o época cierta del uso de la artillería en las galeras. Por lo que consta de las armadas de Aragón, no hallamos el uso de las bombardas hasta el año 1418; no porque no fuese conocido antes, pues quedan muchos documentos más antiguos que ver y registrar desde las ordenanzas del Rey Don Pedro de 1354 hasta el reynado de Don Alonso V. Y es muy presumible se conocería antes en la marina de aquella Corona, quando hallamos que ya en 1403 se usaba en las galeras de Castilla. En la Crónica de D. Pedro Niño (cap. XIV) se dice: que quando sus galeras, que había aprestado en Sevilla, se pusieron delante de Orán, *en la mayor parte de la noche non cesaron de lanzar truenos en la villa, e viratones con alquitrán.* En el capítulo XXXVII, hablando del encuentro que tuvo este capitán castellano con una flota inglesa delante de Calais en 1405, se dice: *Las galeras, e los balleneros fueron a ellos, e diéronles una muy recia batalla de saetas e dardos, e truenos e piedras. Llevaba el capitán unos viratones enderezados con alquitrán con que les quemaban las velas. E lanzaban los de la villa muy fuertes bombardas que llegaban a la mar muy lejos.* Y en el capítulo XXIV, en que se refiere cómo las galeras castellanas y las francesas aliadas cercaron a Plimouth, se lee: *Que lanzaron tantas lombardas e truenos de la villa, que los de las galeras cuidaron ser anegados. Piedra ovo que pasó más alta que dos torres, e fue a la mar bien media legua.*

Verdad es que ya en 1359 refiere el Rey Don Pedro de Aragón en las memorias que dexó escritas de su vida: que en el ataque que dieron las galeras del de Castilla al puerto de Barcelona, una nao de esta ciudad de las que defendían su entrada con los tiros de una bombarda derrotó los cas-

que las usadas hasta principios del siglo XVI; las anclas, o rezones, son de 16 a 18 quintales de peso, quando ninguna en las antiguas pasaba de seis. Por otra parte, la chusma de las galeras modernas se compone de 324 plazas: de 56 entre artilleros, marineros, grumetes y pages; de 2 pilotos, 6 alguaciles, 2 conserges, 1 oficiales de mar, 10 artilleros de Brigada, 60 soldados, 2 cirujanos, 2 capellanes y 6 oficiales de guerra. Esta noticia se debe a un oficial del Departamento de Cartagena.

* Sobre la invención de la pólvora y su uso en la artillería cf. nuestra nota a la p. 79.

tillos de otra castellana, llevándole un pedazo del mástil mayor. Pero ignoramos si era bombarda que llevase la nao en sus navegaciones, o si para aquella ocasión la colocaron en su cubierta, sacándola de la artillería de tierra, como hoy se practica con los morteros en las lanchas bombarderas, que no navegan con ellos. Sería máquina muy poco usada entonces, pues no se hace mención sino de una en tanto aprieto, y ésta la pondrían en la nao para que alcanzase a los enemigos [14]. Si no fuese así, podríamos asegurar que fue la primera nave en toda Europa que llevó artillería después del uso de la pólvora; pues la bombarda no se puede confundir con otra máquina más antigua llamada *trabuco*, porque era éste un ingenio de resorte, usado de muy antiguo en mar y tierra para disparar piedras grandes sin el agente de la pólvora.

Pero la falta de la artillería en la mar había obligado a inventar máquinas y armas incendiarias en las peleas, según la provisión de ingredientes combustibles que, como hemos leído, llevaban las naves en guerra, ya de frascos de alquitrán inflamado, ya de dardos con copos encendidos de cáñamo embreado y preparado con mixtos de pez griega, azufre y aceyte de linaza: armas que se disparaban con ballestas, de torno o de estribo.

De aquí nacieron tantas prevenciones para los defensivos, encorando los buques con pieles mojadas y con parabandas de paveses. Además los frascos de cal, de xabón y de abrojos, obligaban al enemigo a exquisitas precauciones; y los raja-velas, harpones y guadañas para inutilizar la xarcia y velamen, o aferrar los buques debían multiplicar las maniobras. Entonces los baxeles más elevados de costado, o de alcázar, tenían una gran ventaja para ofender y defenderse.

No porque veamos usadas las bombardas en la mar desde fines del siglo XIV y principios del siguiente, hemos de suponer que disparaban pelotas

[14] Por este hecho se destruye la general opinión de que el uso de la artillería no sube del año 1366 en el sitio de Chiozza por los venecianos.

Además consta que en la batalla de Crecy de 1346 se oyeron los tiros de bombardas en el exército inglés; bien que en la crónica de Don Alonso XI de Castilla consta que quatro años antes, esto es, en 1342, en el sitio de Algecira los moros que estaban dentro de la plaza tiraban muchas pelotas de fierro, que con mucho daño llegaban al campo de los christianos.

Este hecho auténtico y otros precisan a creer que los Arabes fueron los primeros que introduxeron la artillería en Europa, pues Abu Abdalla, en su crónica de España (cuya noticia se debe a la diligencia del Doctor Don MIGUEL CASSIRI), refiere que en 1312 el Rey de Granada Abulualid llevó consigo al sitio de Baza una gruesa máquina, que cargada con mixtura de azufre, y dándole fuego, despedía con estrépido globos contra el alcázar de la ciudad. ZURITA, en sus *Anales de Aragón*, cuenta el terror que causó la noticia del sitio que en 1331 intentaba poner a Alicante el Rey moro de Granada, quien, entre otras máquinas, dice, llevaba una nueva invención de combate, y eran unas pelotas de fierro que se lanzaban con fuego y ponían grande espanto. * Véanse también las páginas 645-647 de la presente obra.

de fierro o de plomo, pues nunca se menciona otra munición sino las piedras, que indubitablemente serían esféricas, debiéndose ajustar a la boca de la máquina, cuyo tiro no era horizontal sino curvo. Las primeras bombardas dicen que eran de hierro y de varias piezas enroscadas, y que luego se introduxo la fundición a molde, y que a fines del siglo XV se fabricaron de bronce y de una sola pieza. Pero, por las cuentas de los gastos de la artillería que embarcó en Barcelona Don Alonso V quando pasó a Cerdeña en 1419, consta: que las bombardas eran ya de bronce y fundidas de una sola pieza, de peso de cinco quintales cada una, y que disparaban piedras de siete libras unas, y otras de once; y que las galeras llevaban bombardas del mismo tamaño y fundición de hierro, con piedras en lugar de balas. Por otras cuentas de la misma especie consta: que las galeras que conduxeron a Don Fernando el Católico desde Barcelona a Nápoles, llevaban una bombarda de fierro de peso de quarenta y tres quintales, que aún disparaba piedras y no hierro.

Licencias y reglamentos del corso

Como los Reyes, por la forma y constitución de sus estados, no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecían de medios para mantener de continuo una armada real. Por consiguiente el corso de los particulares, atraídos de la esperanza de las presas y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplían la falta de una fuerza pública para resistir u ofender constantemente a los enemigos de la Corona *.

El corso, o este oficio de rapiña, quando el derecho de gentes era menos ilustrado y la guerra se hacía con desembarcos, talas y robos, más funestos que las batallas, no es de estrañar fuese autorizado por los gobiernos de aquellos tiempos, pues lo vemos reglamentado por los modernos, continuando este uso vandálico aun las potencias cultas, que mantienen una poderosa marina de guerra para vengar los insultos, o defender sus posesiones. Ya se ha dado razón en el tomo I de estas Memorias de las primitivas ordenanzas de corso insertas en el *Libro del Consulado*. Por tanto es excusado repetir aquí el análisis de aquel código gótico de presas y de ganancias entre los armadores, los capitanes y las tripulaciones.

* Sobre corso véase cap. II, lib. II, parte I, t. I y cap. VI, parte I, t. III de esta obra.

Los Reyes de Aragón acostumbraron desde los primeros tiempos conceder a los corsarios de sus dominios patentes y licencias para navegar en guerra, en que no se interesaba más la política de destruir las fuerzas de los enemigos, que el arbitrio de beneficiar al fisco. Ya se ha tratado en el tomo I de la protección y gracias reales que desde el año 1288 se habían dispensado a los armadores, así privados como comunes, que expendían sus caudales en este género de expediciones; como asimismo de los edictos repetidos de buena policía para cortar los abusos de la piratería, en que era difícil degenerasen aquellas licencias.

En Barcelona el Rey Don Pedro promulgó en 1356 una ordenanza [15] general de corso para todos sus dominios, en especial contra genoveses, con quienes estaban actualmente en guerra. En ella prescribe varias reglas y condiciones que debían guardar los armadores particulares. Para fomentarles les prestaba de sus atarazanas galeras carenadas, aparejadas, y listas, con todas las armas y pertrechos, yendo todas estas fornituras de cuenta y riesgo del Rey; y anticipábales la paga de un mes y los víveres para quatro si los quisiesen. Les daba licencia para abrir almoneda de las presas donde quisieren, y tomar refrescos libres de derechos. Concedíales toda jurisdicción civil y criminal, así en la mar como en la tierra, sobre las gentes de las tripulaciones durante la campaña, dispensándoles así a los armadores, como a todos los alistados, los privilegios, salvos conductos e indultos [16] que se solían conceder para recluta de las armadas reales.

Pero ordena que a los quatro meses, o a los cinco lo más, después de salir del puerto habían de volver los buques con todos sus pertrechos, según se les entregaron, desarmando en el lugar donde se hizo el armamento; que dichos armadores habían de dar al Rey la parte del valor de las presas a prorata de la panática y paga que les hubiese suministrado: así que de la masa común de las ganancias, rebaxado el capital y los gastos (entrando en éstos la recomposición de los buques antes de restituirlos, su extracción del agua y el acarreo de los pertrechos), el sobrante se debía repartir con el Rey a sueldo y a libra. Mas si no se ganaba, los armadores sólo estaban obligados a sacar a su costa los buques del mar y a recoger los pertrechos, pero no a componerlos.

[15] CAPMANY: *Ordenanzas Navales*, p. 62.

[16] Es de advertir que los indultados de delitos no exceptuados debían cumplir todo el tiempo de la campaña para que les valiese el salvoconducto, y por eso los armadores debían antes jurar que no darían licencia a ningún alistado de los comprehendidos en indultos durante la expedición o campaña.

A los que querían salir a corso con baxeles propios, el Rey les proveía de víveres para quatro meses, y de un mes de paga a sueldo de nave armada; con la condición de darle a prorata la ganancia que hicieren, yendo a cuenta y riesgo del real fisco lo que éste pusiere. Si no tomaren vituallas ni sueldo del Rey, no debían darle ganancia, ni pagarle derecho alguno; pero habían de desarmar dentro de ocho meses de su salida en el parage en donde armaron.

Las naves debían pasar de mil salmas de porte (esto es de quatro mil quintales) y llevar ciento y veinte combatientes. Mas no podían embarcar efectos algunos, de que tomasen flete, sin licencia del Rey, so pena de perder el buque y los géneros, y de otras arbitrarias en la persona del patrón y cargadores.

El Rey y su Consejo juraron no llamar ni embargar dichas galeras, y naos, ni sus tripulaciones y hombres de armas, mientras navegasen armadas; y que para hacerlo, antes les pagarían en dinero de contado el valor de todo y los gastos causados hasta aquel día.

Para remediar los daños que los corsarios y armadores habían representado que padecían por causa de las freqüentes deserciones de los que después de haberse alistado se huían con la paga o señal; mandó el Rey Don Pedro, por su cédula [17] de 28 de Julio de 1366 *: que los que hicieren fuga, fuesen multados en doscientos sueldos, huyendo con la paga entera, o la mayor parte de ella; y si con la señal, que se suele dar al tiempo de sentar plaza, en cien sueldos: aplicaderos la mitad al fisco y la otra a los armadores. Y no teniendo el fugitivo con qué pagar, debía sufrir azotes públicos en el lugar en donde fuese aprendido.

[17] CAPMANY: *Ordenanzas Navales*, p. 70. * Léase 1367.

CAPÍTULO IV

DE LA INVENCIÓN DE LA BRÚXULA Y DE SU PRIMER USO EN LA NAVEGACIÓN

No ha sido menos controvertida la invención de la brúxula que el descubrimiento de la pólvora y el origen de la imprenta. Unos autores por sistema, o por singularidad, y otros por amor nacional, han levantado qüestiones y opiniones, obscureciendo cada vez más la verdad. Y no han faltado quienes, para cortar la qüestión, han tomado un camino más breve, y no por eso más cierto, atribuyendo estos tres famosos inventos a los chinos, comunicados después por los sarracenos al continente de Europa, es a saber, en quanto a los dos primeros *.

Quizás a falta de la luz de los hechos estos críticos han apelado a las congeturas. La historia de la edad media (repito lo que he dicho muchas veces) ha sido tratada con poca diligencia por los modernos; bien que debemos tener presente que los autores contemporáneos fueron muy escasos y diminutos en la noticia o descripción de ciertas cosas, que hoy miramos por importantes, y en el tiempo en que ellos vivían no lo parecían, o por comunes, o por muy sabidas. Esto no es de estrañar, porque generalmente ningún historiador desciende a explicar ni ilustrar los artes que son notorios y usuales, a menos de tratar de ellos facultativamente. Por exemplo, un historiador de estos tiempos describirá una batalla, un sitio de una plaza, pon-

* Fuentes para el estudio de la ciencia náutica y cartográfica: ALMAGIÀ, *Monumenta Cartographica;* CARACI, *In margine ad una bibliografia,* y *Primo supplemento;* CORTESÃO, *Monumenta Cartographica;* KRETSCHMER, *Die italienische Portolane;* MARCEL, *Choix de cartes,* y *Recueil de portulans;* MOTZO, *Il compasso da navigari;* REY PASTOR-GARCÍA CAMARERO, *La cartografía mallorquina.* Es sumamente útil el *Ensayo de Bibliografía Marítima Española,* con 4.718 títulos. Estudios fundamentales: FERNÁNDEZ NAVARRETE, *Disertación;* DESTOMBES, *Cartes catalanes du XIVe siècle;* GARCÍA FRANCO, *La legua náutica;* LA RONCIÈRE, *La découberte de l'Afrique;* NORDENSKJÖLD, *Periplus;* REPARAZ, *Les sciences géographiques et astronomiques.* Amplias referencias bibliográficas complementarias en la revista *Imago Mundi* (La Haya) y en los diversos tomos de *Le navire* presentados por M. MOLLAT.

derando los tiros de artillería que se han disparado; mas no especificará si las balas eran de cobre, de hierro ú de plomo; de suerte que dexaría una nueva qüestión para los siglos venideros, si no hubiesen de pasar a ellos más escritos que los historiales. Esto mismo podemos aplicar a la noticia o descripción de la brúxula.

Aunque de tiempo muy antiguo fue conocida la virtud del imán para atraer el hierro, la dirección del polo que guarda la aguja o flechilla tocada en dicha piedra, no se observó hasta fin del siglo XIII, o principio del siguiente; pues es un hecho generalmente sentado, que un tal Flavio Gioia, natural de la ciudad de Amalfi, descubrió este secreto por los años 1302; o que, a lo menos por este tiempo, lo aplicó para guiar en sus rumbos a los navegantes, que hasta entonces se habían servido para gobernarse únicamente del aspecto de la estrella polar: medio que sólo podía socorrerles de noche, y aun con la contigencia de escondérseles esta guía con las nubes.

Pero hasta ahora ningún autor de los que sostienen la certeza y tiempo de esta feliz y memorable invención, ha determinado el año, o la embarcación, o el piloto, o la nación que empezó a hacer uso de la aguja de marear; ni tampoco ha señalado el documento auténtico por el qual conste la verdadera época del descubrimiento, o el nombre y patria del descubridor.

Tal vez se han confundido en una misma cosa y persona, la observación de la aguja imantada y el uso de ella para la navegación, pudiendo haber sucedido con esto lo propio que con la pólvora, que descubierta por una casual tentativa a fines del siglo XIII, no se empleó para la artillería hasta mediados del siguiente entre los europeos. Y por haberse dudado de esta última época, han promovido los más sensatos críticos la opinión de que los moros precedieron a los christianos en el servicio de este ingrediente para las máquinas bélicas.

Lo cierto es que por las noticias que nos han conservado las crónicas hasta aquí conocidas, no hallamos usada la pólvora en la guerra antes del año 1342, en cuya época leemos que los moros en la expugnación de la plaza de Algecira disparaban truenos con grandes pellas de hierro contra la hueste de los christianos y sus reparos; y la segunda vez que las historias extrangeras hacen mención de máquinas bélicas con tronido, es en la famosa batalla de Crecy, que ganaron los ingleses en Francia en el año 1346 [1].

Pero de que los árabes conociesen la pólvora antes que los europeos,

[1] Sin embargo, hemos visto en el capítulo III, según la fe de dos historiadores, que en el año 1312 un Rey de Granada usó de pólvora para batir a Baza, y que otro en 1331

como opinan algunos con razón, no se concluye que la hubiesen usado para la guerra en su tormentaria antes del siglo XIV: así como, de que los chinos conociesen los efectos de este ingrediente, con anterioridad a los árabes, a quienes se pretende comunicaron el secreto, tampoco se infiere que les comunicasen su uso para tiros de artillería; porque estos mismos chinos que pasan por inventores de la pólvora, no se sirvieron de ella para la guerra hasta fines del siglo XV [2].

Casi lo mismo sucedió con la imprenta, pues ha estado tan sujeto a disputa el nombre de su primero y legítimo inventor, como el de la patria y año señalado, sin duda por haber confundido al estampador con el impresor. Qualquiera conocerá que no es lo mismo inventar el grabado de los caracteres en planas de madera de una sola pieza, como vemos los moldes para pintar indianas, que perfeccionar esta misma invención fundiendo las letras movibles de metal, para lo que mediaron algunos años: debiéndose este último artificio considerar como la fundamental invención de la imprenta que conocemos y usamos.

Pero sea lo que fuere del descubrimiento de la dirección polar que el imán comunica a la lengüeta de hierro de la rosa náutica y de la invención de este artificio en 1302, ya sea por Gioia o por otro; hallamos, según ha observado el Padre Don Raymundo Pasqual [3], que el famoso Raymundo Lulio en su obra *De Contemplatione*, que empezó a escribir en el año 1272, dice (cap. CXVII, n. 13): *Videmus marinarios se dirigere per stellam polarem*; más adelante (cap. CXXIX, n. 19) se explica por esta comparación: *Sicut acus per naturam vertitur ad septentrionem dum sit tacta a magnete, ita etc.* Pero después (cap. CCXCI, n. 17) se explica ya más clara y positivamente, suponiendo que esta maravillosa virtud del imán en la aguja servía para la navegación, diciendo: *Sicut acus nautica dirigit marinarios in sua navigatione, ita etc.*

A la verdad, Lulio, aunque aplicase metafóricamente a sus consideraciones místicas estos objetos puramente físicos, no parece creíble sacase los términos de su comparación de cosas que no fuesen ciertas, sabidas, muy notorias a sus contemporáneos y confirmadas por la experiencia, pues su expresión es afirmativa y absoluta. Tampoco debía de ser muy reciente el descubrimiento de la dirección de la aguja cebada con el imán, porque (capí-

llevaba para batir a Alicante otra máquina que disparaba globos de fierro.

[2] PAUW: *Recherches philosophiques.*

[3] PASQUAL: *Descubrimiento de la agaja náutica.* * Cf. BATLLORI, *Les idées géographiques de Llull*; VERNET, *Los conocimientos astronómicos de Llull*, y completa bibliografía sobre LLULL en *Obres essencials*.

tulo CLXXI, n. 23) dexaba dicho: que no había hombre capaz de percibir y comprehender toda la propiedad y relación que en la naturaleza tienen el imán y la aguja. Esta proposición demuestra que el tal fenómeno había ocupado la reflexión y excitado la curiosidad de algunos entendimientos, o por lo menos el del autor.

Si Lulio no fue el inventor de la aguja náutica, como se inclina a creerlo el P. Pasqual, porque habló tantas veces de ella y dio a entender haber estudiado y meditado mucho acerca de su virtud, a lo menos ningún otro autor antes de él, ni coetáneo, trató esta rara materia con razones claras y científicas, pues son muy posteriores los que escribieron de ella. Tampoco del célebre Rogerio Bacon, aunque contemporáneo de Lulio, se alega doctrina clara y expresa sobre la aguja de marear, porque sólo trató del imán y del hierro. El mismo Lulio en su *Arte general*, que escribió en 1308 en el convento de Santo Domingo de Pisa, y se imprimió en Mallorca en 1643 *, vuelve a tratar de la navegación (parte x, cap. 14, art. 96). Y aunque en ésta habla del imán y del hierro, no entra en qüestión *por causa* (dice) *de la experiencia que tenemos;* pero nada habla de la brúxula, ni de la rosa náutica de los vientos, descrita según se pretende por Flavio Gioia en el año 1302, sin embargo de escribir en Pisa, en donde florecía tanto la navegación en aquel tiempo. Este silencio de un autor contemporáneo como Lulio, pudo inclinar a Robertson, Lediard y otros, a sospechar que de la aguja náutica no se hizo uso hasta cien años después, es a saber, quando los portugueses, hacia el año 1415, empezaron los descubrimientos en las costas de África. Sin embargo, si estos dos autores hubiesen podido ver la crónica de Don Pedro Niño, Conde de Buelna, famoso caballero castellano, hallarán en el capítulo XIV un hecho que decide la anterioridad del uso de la aguja de marear, pues cae dentro del año 1403: «Partieron (dice) las galeras del Conde de la Isla de la Alhavina en Berbería... Los mareantes concertaron sus brúxulas cebadas con la piedra imán, abrieron las cartas de navegar, e comenzaron a puntar e compasar.»

Éste es el primer hecho, que hasta ahora acaso se podrá citar positivo y auténtico, del uso de la brúxula en las embarcaciones, sin que de ahí se pueda concluir su verdadero descubrimiento, o la época de su uso, o el pueblo que primero se sirvió de esta tan útil industria: quedando únicamente demostrado que no es inferior al año de 1402.

* Léase 1645.

Como yo me he propuesto caminar en estas Memorias sobre hechos positivos, y con ellos solamente apoyar las opiniones quando la sostienen, o combatirlas quando la contradicen, me serviré de documentos auténticos para demostrar que, sea lo que fuere del descubrimento del amalfitano Gioia, y de lo que opinen los escritores sistemáticos, antes del año 1364 no debía de estar en uso la aguja de marear en los bastimentos de comercio, quando aún no se servían de ella los de guerra, y de armadas reales.

En el inventario de todos los pertrechos y utensilios que llevaba una nave de tres puentes que se armó en Barcelona en 1331 contra genoveses, no se hace mención, ni de brúxula, ni de aguja náutica, ni de cosa que tenga relación con este artificio [4]. Tampoco se menciona en los inventarios de las galeras del Rey Don Pedro IV de Aragón del 1364, en donde se especifican con individualidad los utensilios de cada una, siendo así que se enumeran cosas de muy poca cuenta [5].

Si estos buques armados en guerra hubiesen usado de la brúxula, se hubiera expresado en los artículos de dotación, como se practicó en los que llevaron al Rey D. Alonso V a Italia en 1419, en cuyos inventarios originales, que he visto, se anota la brúxula lo mismo en los que he reconocido de las galeras con que pasó Don Fernando el Católico a Nápoles en 1506, y en los de la grande armada que se aprestó también en Barcelona para la conquista de Túnez en 1534.

A la verdad no parece verosímil que si el uso de la brúxula fuera tan conocido y común como se ha querido suponer desde principios del siglo XIV, los baxeles de la real marina de una nación tan adelantada en la ciencia náutica como la catalana, careciesen aún de este auxilio tan necesario, a los sesenta años de servirse de él los navegantes del mediterráneo. Por otra parte, ¿cómo conciliaremos los lugares arriba citados de las obras de Lulio, que suponen este uso anterior de un siglo en el mismo mar, con la demostración de las pruebas que se acaban de presentar? Hasta que salgan otras que desvanezcan esta contradicción, las nuestras, aunque negativas, tendrán toda la fuerza positiva contra quanto digan las opiniones particulares, o las obras impresas, porque al fin de éstas puede caber superchería de los editores; mas no en manuscritos auténticos como los que dexo citados, pues son los libros originales de cuenta y razón de la contaduría de los Reyes de Aragón.

[1] Col. Dip., n.º 128.

[5] CAPMANY: *Ordenanzas Navales*, ap., p. 1

De todo lo expuesto hasta aquí sólo resulta que la primera vez que hallamos nombrada la brúxula en naves de Castilla fue en el año 1403, y en las de Aragón en 1419, sin poder asegurar la verdadera época en que la empezaron a usar una y otra nación: mas no por esto se niega absolutamente lo que asegura Lulio, ni lo que se atribuye a Gioia por los más y a los franceses por algunos.

La materia es intrincada así por un lado como por otro, hasta que se registren los archivos [6] de algunos pueblos marítimos como Marsella, Génova, Venecia, etc., que es el único medio de hallar la verdad, o de desvanecer tantas dudas. Aunque yo no puedo señalar la época, ni el nombre, ni la patria del descubridor, me inclino a creer que vino de Italia este artificio de la brúxula.

Es cierto que la voz brúxula, o búxola, que generalmente han adoptado todas las naciones, viene de la antiquada italiana *bóssola*, que significa caxa, tomando el continente por el contenido, pues en ella se guardaba la aguja de marear con su rosa náutica, como se guarda en el día. La fuerza de la etimología está a favor de que se descubrió en Italia primero que en otra parte el uso de la aguja para las navegaciones, o la *rosa* que llaman *amalfitana* en el último estado en que la dispuso Gioia.

Pero como otros críticos han observado el uso constante de la flor de lis labrada en la punta de la flechilla, pues así se representa en todas las rosas y cartas de marear; han querido inferir de aquí, que traía el origen de algún astrónomo o piloto francés, suponiendo que el inventor quiso perpetuar la honra de su patria con el blasón de la Real Casa de Francia.

Pero esto no sería por sí sólo una prueba suficiente, aun quando no se pudiese desvanecer con una conjetura crítica, sacada de la misma historia. Pudo Gioia, siendo napolitano, aplicar con igual fin de honrar a su nación

[6] En los Mss. del P. Mro. Ribera que dexó en su Convento de la Merced de Barcelona y se guardan en su archivo, en el tomo V Notularum (núms. 26, 65, 162, armario 13, caxón de letra G) se lee el Indice de la librería del Rey Don Martín de Aragón que murió en 1410, y ascendía a unos seiscientos volúmenes, entre los quales se hace mención de uno intitulado *Libre sobre la carta de navegar*, en catalán, escrito en papel de Xátiva; de otro llamado *De les Naus*, escrito también en catalán, en papel, con cubiertas de pergamino; y de otro con el título de *Llibre de la ordinació de la mar*, en romance, y escrito en pergamino con cubiertas de badana encarnada.

Estos libros pasaron a la Reyna Doña Margarita, su muger; pero no consta de su paradero. ¿Quién sabe lo que contenían los referidos tres volúmenes acerca de la cosmografía y marinage de aquel tiempo, o de otro muy anterior, y si en ellos se hacía mención de la brúxula? * El referido manuscrito se halla en el A. C. A. Ms. n.º 31, f. 240-350. Sobre la librería de Martín I cf. Massó, *Inventari dels béns mobles*; Miret y Sans, *Venda de llibres del Rey Martí*, y *Llibres y joyes no inventariats*. Bofarull y Sans, *Antigua Marina Catalana*, p. 117-123, transcribe los títulos de los códices de tema náutico contenidos en aquel inventario.

la misma flor, porque en la Corona de Nápoles reynaba desde el año 1266 la rama Anjovina de Francia que usaba de las lises.

Esto es quanto puede aclarar la crítica conjetural sobre una materia tan problemática, hasta que se descubran nuevos hechos que la pongan en toda su luz y evidencia, disipando dudas y vagas opiniones. Lo cierto es que el uso y auxilio de la brúxula, fuese quien fuese su inventor, preparó el famoso descubrimiento del nuevo mundo por los europeos, porque con este socorro se había ya adelantado la ciencia náutico-astronómica, y con ella se criaron más osados los ánimos de los navegantes. Si fue italiano el primero que descubrió la América, podrá la Europa tributarle eterna memoria y reconocimiento: mas no así su patria, que desde entonces vio, con pesar y perjuicio suyo, cómo se eclipsaba aquel rico tráfico de la India, que por tantos siglos había seguido por las escalas y mercados del Levante; y podríamos decir que, como en pena de haber sido la primera tierra que produxo hijos tan célebres y alentados, también recibió antes que otras los terribles efectos de la lúe venérea envuelta con el primer oro de las Indias occidentales.

Del origen del mal venéreo

Ya que en el mundo político, como en el físico, siguen sus fenómenos un natural encadenamiento y dependencia, tocaremos en este lugar, con algunas reflexiones nuevas, la otra qüestión, tan controvertida en estos últimos tiempos, de la aparición del mal venéreo en Europa, debido a la osadía de los navegantes *.

Muy sólidas deben de parecer las razones que traen el célebre profesor Astruc, y otros modernos, para probar que el mal gálico vino a Europa con los descubridores de la América; mayormente si atendemos a la repentina aparición de este contagio en el tiempo preciso de la vuelta del primer viage de Colón; a la novedad con que la refieren los autores contemporáneos; a las circunstancias con que lo pintan los facultativos; a los primeros remedios que se aplicaron a la enfermedad sacados de simples de aquellas remotas regiones [7]; y finalmente al silencio de los autores físicos griegos y romanos y

[7] Porcacchi: *Lettere di XIII huomini illustri.* Gerónimo Fracastoro, escribiendo a Juan Bautista Rannucio, en su carta fecha en Verona en 16 de Febrero de 1539, le dice al fin: *Dimandate a questo gentil'huomo della Spagnuola delle malattie peculiari di lá, massime delle contagione, et se hanno il guaiaco.*

* Datos sobre la existencia de la sífilis antes del descubrimiento de América en Soldevila, *Historia de España*, III, p. 148-150. Véase también Sánchez Granjel, *Bibliografía*.

de la edad media hasta el año 1492. Pero yo a esta última prueba negativa me atrevo añadir otras de no menos valor, que no alega Astruc, o porque no las tuvo presentes, o porque le parecieron superfluas, confiado en la fuerza de las positivas.

Los que defienden la opinión de que era una enfermedad conocida antes en Europa, debían haber averiguado si en las fundaciones y reglamentos de hospitales anteriores al citado año de 1492 se halla alguna cláusula exclusiva para la admisión de galicados, como las he visto en las de otros posteriores, por las quales se nombran y excluyen ciertas dolencias contagiosas y asquerosas. y entre éstas las de las *bubas*. Esta voz castellana en su primitiva acepción denotaba no una enfermedad específica, sino qualquiera buba o pupa en la periferia del cuerpo humano; pero habiendo los primeros españoles que llegaron a las Indias aplicádola genéricamente a las señales o tumorcillos con que se manifestaba el mal, quedó en los primeros tiempos aplicada peculiarmente al mismo mal. Desde entonces vemos algunos hospitales, o salas separadas en los antiguos, destinados especialmente para su curación; y otros en que por estatuto no se reciben los infectos de semejante enfermedad.

Quiero prescindir de los nombres que sucesivamente tuvo esta enfermedad en Europa, achacándosela una nación a otra; ya de *mal napolitano*, porque se descubrió la primera vez en aquel Reyno; ya de *mal francés*, porque, dícese, fueron sus primeras víctimas los soldados franceses del exército que guerreaba en dicho país; ya de *mal español* [8], por habérselo comunicado los españoles que militaron contra ellos en Italia baxo la conducta del Gran Capitán en 1494, suponiendo que algunos habrían pasado desde España ya contagiados.

Lo cierto es que si no hubiese sido una enfermedad nueva en Europa, no se hubiera titubeado entonces tanto tiempo en darle un nombre, pues lo hubiera tenido especificado, al modo que lo tenían las otras enfermedades comunes, y con mayor razón las epidémicas, o endémicas, conocidas muchos siglos antes, como la lepra, el fuego sacro y la elefantíada.

[8] ORTA: *Aromatum et simplicium*, capítulo XXXVIII. El Doctor García da Orta, médico portugués, en su libro *De las Drogas y Simples*, que imprimió en Goa con su lengua vulgar, en 1542, y traduxo en latín Carlos Clusio, dice, hablando de la *raíz de china*: *La lue venerea, que unos llaman napolitana, otros gálica, los nuestros española y los Persas «bade frangi», que suenn mal francés, de tiempo inmemorial tenía infestado el Nuevo Mundo; y los españoles, habiéndolo contraído allí, en 1493, lo traxeron a Europa y lo comunicaron a las demás naciones.* Añade Orta que él fue el primero que llevó a la India el palo del *guayaco* para curar el gálico, que se había propagado allá después del año 1535.

¿Cómo podría haber carecido de un nombre particular y característico de lúe venérea, si hubiese existido de tiempo antiguo en nuestro continente, siendo un mal tan temible quando es más fácil y grato de contraer?; ¿un mal que no respeta clima, edad, sexo, ni estado de personas, ricos, pobres, ni poderosos? Si en lo antiguo, como quieren otros, tuvo éste varios nombres, lo cierto es que por sus síntomas o efectos, si los facultativos lo hubiesen descubierto como lo hicieron de otras dolencias, se hubiera venido en conocimiento de la naturaleza de ésta; y si hubiese ésta existido antes, ¿podían los médicos haber callado sus causas y origen, los medios por donde se contraía, los efectos que ocasionaba en el cuerpo del paciente y los remedios curativos o preservativos?

Si el mal venéreo hubiese existido, ¿cómo se hubieran libertado de su infestación los exércitos de los romanos y griegos? ¿Y cómo se podía prescribir por ordenanza a los soldados, sudados y acalorados en las evoluciones del campo de Marte, que se desnudasen y echándose al Tyber se exercitasen al nado?

Al silencio de los facultativos debe añadirse el de los autores satíricos y poetas, que no perdonaron persona, ni vicio conocido en ambos sexos, ni género alguno de intemperancia, describiendo sus efectos en los poderosos y ricazos de su tiempo. Un Petronio, un Juvenal, un Propercio y otros, ¿podían callar tan fea enfermedad, hija del vicio que zaherían en los obscenos y disolutos personages de la corrompida Roma? El mismo Ovidio, en sus dos artes, ¿no hubiera hablado de los efectos de la venus vaga, de las precauciones contra una dolencia que debía retraer del amor estragado y de sus peligrosas aventuras? En Roma, en el tiempo del mayor luxo, regalo y rotura de costumbres, ¿podían desconocerse los efectos de una enfermedad nacida de la fuente misma del deleyte? De ningún personage de los disolutos de aquellos tiempos a quienes no perdonaron los escritores género alguno de achaque, sea moral, sea corporal, ha quedado noticia de que padeciese accidente alguno, adquirido del comercio con mugeres infestadas. Escritas han quedado las muertes de todos los Emperadores de Roma y de todos los Tiranos de las repúblicas, esto es, cómo unos murieron con veneno, otros a hierro, otros de apoplexía, otros de hidropesía, etc., pero ninguno de la lúe venérea, o bien, llámese con otro nombre, de las travesuras de la mocedad como hoy decimos.

Ni frases, ni figuras alusivas a esta enfermedad se leen en los autores satíricos ni dramáticos de la antigüedad, que no perdieron ocasión de sem-

brar en sus escritos alusiones picantes, o pullas mordaces. ¿Se le hubiera escapado al agudo Marcial y al festivo Ausonio? Si esta enfermedad se contraxese con la continencia, bien podía suceder que no se hubiese hablado de ella, porque no era una gran virtud para los gentiles; pero adquirida en los brazos del amor sensual, en que estaban encenagados los mayores hombres de Roma y de Athenas y todos los tiranos de Sicilia y de Oriente, no podía dexar de ser ponderada y pintada de mil maneras por los escritores que se exercitaron en representarnos todas las monstruosidades del vicio y de los hombres viciosos.

Así, pues, si alguna vez los satíricos o los facultativos hablan de las enfermedades del amor, es con respecto a los efectos de la incontinencia y del abuso de la sensualidad; mas de ningún modo de la infección contagiosa en la masa de la sangre y de los humores.

CAPÍTULO V

DEL PORTE Y MAGNITUD DE LAS NAVES DE LA BAXA EDAD Y DE SUS NOMBRES

ACERCA del porte y capacidad de las antiguas embarcaciones, tanto de guerra como de comercio, se traen no pocos exemplos en el tomo I de esta obra *. Sin embargo, como a esfuerzos de posteriores diligencias se han adquirido nuevos datos y un mayor número de hechos, los juntaremos en este lugar, para acabar de desvanecer la opinión común de los escritores modernos, de que las naves, de vela como de remo, anteriores al uso de la artillería, no pueden sufrir comparación en su magnitud y porte con las de nuestros tiempos.

Por lo que respeta al buque y dimensiones de las galeras, podemos afirmar que en el discurso de tres siglos no hemos hallado diferencia notable; y aun comparándolas con las del presente, no es tanto como se quiere ponderar. En el siglo XIII y en el XIV hubo galeras de treinta y de quarenta remos por banda, y de doscientos y más hombres de armas sin la chusma, que es decir, de más de quatrocientas personas. En las galeras modernas apenas habrá alguna que lleve mayor dotación de plazas.

En quanto a baxeles de vela y de alto bordo de aquellos tiempos, se nombran también en el citado tomo con bastante freqüencia *naos*, *cocas* y *baleneres* de dos cubiertas, y no pocas de tres; algunas de 2.000 hasta 3.000 botas de porte [1]; y otras armadas en guerra con quinientos hombres entre tripulación y gente de armas **.

* Véase la bibliografía general sobre marina medieval y especialmente la citada en los cap. I y II del lib. I, parte I, t. I y cap. III, parte I, t. III de la presente obra.

** Sobre el cálculo de la capacidad de los navios véase GILLE, *Jauge et tonnage*. Sobre el valor de la tonelada véase CHAUNU, *La tonelada espagnole*.

[1] Parece que cada bota se le puede regular sobre 8 a 10 quintales. Consta por un libro de la Contratación de Sevilla, intitulado *Despacho*

En el año 1331 se armó en Barcelona una *coca*, denominada *San Clemente*, que debía salir contra los genoveses. El Ayuntamiento ponía el buque y el armamento, y trece armadores la gente y su manutención. Era nave de tres cubiertas con quinientos hombres de tripulación [2]: la que hoy corresponde a un navío de línea de cincuenta cañones.

En el bando que mandó publicar en Barcelona D. Pedro IV en 1354 sobre las reglas de navegar que debían observarse en todos los puertos de Cataluña, para preservar el comercio de los insultos de los corsarios, se lee en los artículos IV, V y VI, que tenían los catalanes naves mercantes de dos y de tres cubiertas, de 2.000 y de 3.000 salmas, es decir, de porte de 8.000 y de 12.000 quintales; y que, por la fuerte dotación que se las señala, debían navegar en corso y mercancía, las mayores con ciento y cincuenta plazas, y las menores con ciento [3].

Andando siete galeras del Rey de Castilla, en 1359, corseando en las aguas de Mallorca, apresaron en la isla de Cabrera una *carraca* de venecianos de tres cubiertas, y lleváronsela a Cartagena [4]. Añade la crónica que aquel Rey tenía en su armada, quando salió a pelear con el de Aragón frente de Ibiza, una galera muy grande que llamaban *uxel* (era un uxer), que había sido de moros y se ganó entre otras en tiempo del Rey D. Alonso XI, su padre, en el cerco de Algecira en 1342; porque los moros, dice, hacían estas galeras tan grandes para pasar muchas armadas de Ceuta a Gibraltar y Algecira, trayendo además baxo escotilla quarenta caballos. El Rey había hecho construir en ella tres castillos, uno en la proa, otro en la popa y otro en medio; y puso para defenderlos a Garci Álvarez de Toledo en el primero, a Arias González de Valdés en el segundo, y a Pedro López de Ayala en el tercero; pues iva guarnecida con doscientos y ochenta hombres de armas, sin los remeros ni marinería. También dice (cap. XV) que en la armada contraria del Rey de Aragón había dos galeras gruesas, que traían igual-

de Armadas, de 1496, que 5 botas hacían 3 toneles machos, y dos pipas un tonel en la cabida; y en el peso, un tonel hacía veinte y dos quintales y medio; de bizcocho quince quintales, y de trigo y cebada dos cahizes.

Juan Escalante de Mendoza, en su *Itinerario de navegación*, escrito en 1575, Ms. en la Biblioteca Real de Madrid, dice: *Los vizcaínos se don a entender por taneles, y los sevillanos por toneladas para la carrera de Indias; pero no son una misma cosa, pues doce de estas toneladas hacen diez toneles de Vizcaya. El tamaño y medida de una tonelada son dos pipas de vino u de agua, de veinte y siete arrobas y media; y a la misma medida y volumen están reducidas todas las toneladas de mercaderías de qualquiera suerte y género que sean.* * La obra de Escalante ha sido publicada por Fernández Duro, *A la mar madera*, p. 413-515, t. V, de sus *Disquisiciones náuticas*. En las p. 37-43 da cuenta de los manuscritos existentes y utilizados.

[2] Col. Dip., n.º 128.

[3] Col. Dip., n.º 169.

[4] Pedro I: *Crónica*, cap. XI.

mente castillos: la primera la montaba D. Bernardo de Cabrera, Almirante, y la otra el Vizconde de Cardona. En 1373 leemos que fueron al viage de Flandes dos naves mallorquinas de comercio, cada una de 10.000 quintales de porte y 63 hombres de tripulación [5].

Para la primera expedición que hizo el Rey de Aragón Don Alonso en 1419 desde Barcelona a Italia, además de la esquadra de galeras y naves de guerra, juntó un gran número de naos mercantes que había fletado para transportar la artillería y los caballos de sus tropas. La magnitud de estos buques se puede colegir del número de estancias que llevaba cada uno para conducir los caballos. De las siete naos fletadas, las seis eran catalanas y una siciliana; entre ellas se contaban dos que llevaban cada una ciento y veinte caballos; otra setenta; otra sesenta y seis y la menor quarenta y seis.

Formándose una idea del sitio que ocupa cada estancia para un caballo embarcado con su separación para los balances, para pensarle y cuidarle, se podrá calcular la capacidad que debía tener cada una de estas embarcaciones. Según el sentir de los que tienen experiencia en este género de embarcos y transportes, pedía la colocación de ciento y veinte caballos un buque de seiscientas toneladas lo menos, y así a proporción. Véase si hoy suelen ser mayores los navíos mercantes que navegan por la Europa, excepto los de grueso porte que se expiden para la América y la India Oriental. No se podrá replicar que aquellas naos se habrían construido de propósito para este destino, porque eran de particulares patrones que se embargaron; además de que el transporte de solos quinientos caballos que se embarcaron no exigía el enorme costo de la fábrica de siete buques mayores de cuenta del Rey, siendo gasto que jamás se hace en ninguna expedición para sólo este objeto, pues se buscan y fletan buques mercantes [6].

En lo restante de aquel siglo continuó la construcción de naves de muy grueso porte para el comercio, no sólo entre los catalanes, sino entre otras naciones. En 1463 aportó a Barcelona una nao veneciana procedente de Inglaterra, de porte de mil y quinientas botas, que descargó 15.000 quarteras de trigo, esto es, unas 18.000 hanegas; refiérese que llegó en catorce días,

Col. Dip., n.° 239.

[6] En el cerco que tenía puesto a Algeciras en 1312 el Rey Don Alonso XI, hace mención su *Crónica* de unas naves de los moros que llamaban *Cárabos*, en que pasaban desde Africa 50 y 60 caballos a la vez. Pero no debían de tener comparación con las de Don Alonso V de Aragón, que llevaban hasta 120 caballos, no para la breve travesía del estrecho de Gibraltar, sino para navegar 6, 7 ó 10 días continuos

y que este viage maravilló [7]. Podríamos regular cada bota por diez quintales a esta proporción. En 1472 entraron en la playa de Barcelona dos naos gruesas de genoveses; la una de dos mil y quinientas botas, y la otra de mil y doscientas [8].

Siguiendo el orden cronológico de las listas del derecho de ancorage de Barcelona [*] desde fines del siglo XV hasta mediados del siguiente, señalaremos aquí las embarcaciones de mayor porte que fondearon en dicha ciudad en este transcurso de tiempo. Desde el año 1497 hasta 1500 se cuentan: una nave castellana de 12.000 quintales; otra catalana de 17.000; otra genovesa de 12.000; otra nizarda de ídem; y otra vizcaína de 6.000.

Desde el año 1500 hasta 1508 se cuentan: una nave catalana de 17.000; una genovesa de 9.000; otra vizcaína de 5.000; otra castellana de 13.000; otra portuguesa de 11.000; dos gallegas de los mismos 11.000; y dos galeazas venecianas de 7.000 cada una.

Desde el año 1508 hasta el 1526 se cuentan: una nave catalana de 17.000 quintales; otra gallega de 7.250; otra vizcaína de 17.500; otra ragusea de 6.000; otra napolitana de 5.000; y otra siciliana de los mismos.

Desde el año 1527 hasta 1530 se cuentan: una nave catalana de 6.000 quintales; otra vizcaína de 7.300; otra ragusea de 8.000; otra genovesa de 7.500; otra napolitana de 8.000, y otra siciliana de 7.000.

Desde el año 1531 hasta 1539 se cuentan: una nave catalana de 7.000 quintales; otra vizcaína de 6.000; otra siciliana de 7.000; otra ragusea de los mismos; otra sarda de 5.000, y otra gaditana de los mismos.

Desde el año 1540 hasta 1546 se cuentan: una nave catalana de 10.000 quintales; otra vizcaína de 6.000; otra marsellesa de los mismos; otra siciliana de 7.500, y otra ragusea de los mismos.

Desde aquella época en adelante no quedan más memorias auténticas del porte de las embarcaciones que hayan llegado a nuestras manos, sino la de haber naufragado en el puerto de Barcelona en 1594 por un recio temporal una nave catalana de 4.000 salmas, que correspondían a 16.000 quintales [9].

[7] Ap. n.º 33.
[8] Ap. n.º 33.
[9] Ap. n.º 35.

[*] Sobre la serie «Ancoratge» del Archivo del Real Patrimonio (A. C. A. Barcelona) véase Giralt y Raventós, *Sources barcelonaises*.

Coste de la fábrica y manutención de las galeras

Continuando el otro cálculo no menos curioso del coste de la fábrica y apresto de las galeras, y de su manutención después de armadas y tripuladas, consta en el tomo I de esta obra que una galera *sutil* completamente aparejada y pertrechada se regulaba en el año 1356 por mil ciento y cincuenta libras barcelonesas; que en 1392 una galera *gruesa* se estimó pertrechada y corriente en quatro mil y seiscientos florines de oro de Aragón.

Añadiendo lo que se ha podido investigar en esta materia de tiempos posteriores, se halla, por las cuentas de la Atarazana de Barcelona del año 1506, que cada galera de las que llevó desde aquel puerto Don Fernando el Católico en su viage al Reyno de Nápoles, costaba en construcción, aparejo y armamento quatro mil ciento y sesenta libras barcelonesas; que en 1529 se reguló el buque o casco de otra galera del Emperador D. Carlos que se entregó a la referida atarazana en mil ducados, es a saber, sin contar arboladura, velamen, xarcia, ni demás pertrechos, cuyo valor debía de ser triplicado.

Este corto valor por lo correspondiente a la construcción y aparejo de las armadas sutiles en una y otra época, se puede atribuir, no sólo al baxo precio de los jornales y materiales, comparado con el menor valor que tiene hoy la plata, sino también a la proporción y abundancia que tenía Cataluña de material para los aprestos navales. En efecto, la pez, el alquitrán, el hierro, el cáñamo y las maderas de todas especies, las proveía la Provincia, sin necesidad de acudir al extrangero ni de acarrearlos de tierras lejanas.

Consta que para la grande armada de cincuenta galeras [10], que mandó fabricar el Emperador Carlos V en la atarazana de Barcelona en 1533, toda la arboladura para mástiles, entenas, vergas, espigones, etc., correspondientes a los sobredichos buques, baxaron de las faldas y valles de los Pirineos por el Segre y Cinca al Ebro, haciéndose al acopio en Tortosa, desde donde se conduxo en balsas por mar hasta Barcelona; que los parages de la corta fueron los montes de *Andorra*, de *Insa*, valle de *Gistau*, término de *Ceramello* y bosques de *Losparets* y *Lamasarts*, que están a una legua de la frontera de Gascuña; que toda la demás madera de pino, roble, encina, olmo y fresno, se cortó en los lugares de la veguería de Barcelona y vizcondado de

[10] CAPMANY: *Ordenanzas Navales de Aragón*, apéndices IV y V.

Cabrera, es decir, desde dos hasta ocho leguas de distancia; que el cáñamo se acopió en el campo de Tarragona, Lérida y Balaguer; que las hastillas para 5.600 remos se sacaron de Monseny; sin contar 1.900 que se traxeron de Sicilia para completar la dotación de los cincuenta buques de la armada; que el hierro baxó de Camprodón y Cerdaña; que toda la xarcia, herrage y clavazón se fabricó en Barcelona; y asimismo los dos tercios de las lonas (porque vino lo restante de Génova), toda la artillería, armas, pólvora y municiones. Además de estas proporciones reunidas por gracia de la naturaleza en aquella Provincia, el valor de todas las cosas guardaba una moderación que hoy admira al que compare los tiempos [11].

Quando estrechaba el tiempo para la construcción de una grande armada para la qual no bastaba la maestranza de Cataluña, venían a trabajar operarios de las de otras Provincias, como consta de lo que se pagó de cuenta de la Real Hacienda en 1534 a los carpinteros, calafates y remolares que vinieron de Vizcaya, Guipúzcoa y quatro villas de Castilla; a quarenta carpinteros que llegaron de Génova; y a ocho calafates de Valencia; y en 1543 otra vez a las maestranzas vizcaína, guipuzcoana y castellana, que componían las tres doscientos y seis hombres. Ambas veces consta que vinieron por tierra y gastaron en el camino diez y siete días.

Tratándose de los gastos para la manutención de las esquadras, se puede calcular que el costo de una galera antes del siglo XVI era diez veces menos de lo que hoy importa un buque igual, y de igual dotación de plazas. Ya diximos en el tomo I de esta obra que se había regulado en el año 1342 el costo de la manutención de una galera por todo un año en 1.666 libras barcelonesas; y que en 1599 se estimó en 15.000: tanta fue la desproporción en el intervalo de dos siglos y medio.

Verdad es que por los datos que conserva la historia de la primera mitad del siglo XIV, la manutención de una galera era tan uniforme en todo el mediterráneo; que así los catalanes, como los genoveses, las alquilaban por un mismo precio, y casi con unas mismas condiciones y pactos.

La crónica del Rey de Castilla D. Sancho el Bravo (cap. 1) trae: que se pagaban a Micer Benito Zacharía, comandante de doce galeras genove-

[11] Un quintal de hierro en barra valía, según los asientos de las cuentas de la Atarazana, 32 sueldos y 6 dineros; un quintal de alquitrán, 18 sueldos; uno de pez, 17 sueldos; uno de pernos, 20 sueldos de hechuras; treinta y quatro quintales de madera, traída de una jornada, 28 sueldos y 4 dineros por el carreteo; un pino, 5 sueldos y 6 dineros; una encina, roble, fresno, olmo u almez, 2 sueldos y 6 dineros; el jornal de un carpintero, 3 sueldos y 9 dineros; el de un aserrador, 6 sueldos; el de una yunta de bueyes, 5 sueldos y 6 dineros. Adviértese que cada sueldo corresponde a 18 maravedises de vellón.

sas, seis mil doblas al mes de sueldo; y en el cap. VIII se refiere que se abonaban al mismo por igual número de galeras otras seis mil doblas, es a saber, a razón de quinientas al mes por cada buque.

El Rey de Fez Aburrabé, en el tratado que ajustó en 1309 con Don Jayme II de Aragón, ofreció darle, por cada galera auxiliar que le enviase armada y tripulada, dos mil doblas para quatro meses; pero pasado dicho término, si más tiempo la necesitase, daría a razón de la mitad [12]. El Rey de Bugía Ulid Abuzagrí, en aquel mismo año, prometió al expresado Rey Don Jayme dos mil doblas por cada galera armada y tripulada para quatro meses *. Pero en 1323 hallamos que en el tratado que Abulbaka, Rey de Túnez y Bugía, ajustó con el mismo D. Jayme, se obligó a darle tres mil doblas por cada galera armada y tripulada para quatro meses **.

En el año 1339 el Rey de Castilla Don Alonso XI tomó de la Señoría de Génova una esquadra de quince galeras, obligándose a dar por cada una ochocientos florines de oro al mes, y al Almirante y su galera mil y quinientos, y además todo el bizcocho de la esquadra [13]. En 1356 quedó acordado, en un convenio que asentaron el Rey Juan de Francia y Pedro IV de Aragón, que éste le auxiliaría con quince galeras contra los ingleses, abonándole mensualmente por cada una mil florines de oro, y el bizcocho necesario todo el tiempo que navegaren [14].

En la crónica del Rey Don Pedro de Castilla (cap. XI) se refiere: que estando en Sevilla en 1356, tomó a su sueldo seis galeras de Génova, pagando a razón de mil doblas al mes por cada una de ellas.

Por lo referido hasta aquí se deduce que el precio común de la manutención de una galera regular, era de quinientas a seiscientas doblas al mes en aquel tiempo: sin embargo de que el Rey Don Pedro diese el doble por las que alquiló a los genoveses, lo que no dexa de hacer una gran diferencia, que tal vez no se puede atribuir sino a la necesidad y ocasión de la guerra.

Diversos nombres de las embarcaciones y de sus clases

Habiendo tratado del porte y magnitud de los bastimentos así de guerra como de comercio de los siglos de la baxa edad, convendrá ilustrar esta materia en quanto lo permita la oportunidad de este capítulo, explicando los varios nombres de los baxeles usados en aquellos tiempos en los mares de

[12] Col. Dip., n.º 81.
[13] Alfonso XI: *Crónica*, cap. CCXV.
[14] Col. Dip., n.º 173.

* Se refiere al tratado transcrito en Col. Dip., n.º 82.
** Cf. Col. Dip. n.º 112.

occidente. Y como sus diversas denominaciones venían, unas de la forma de los mismos buques, otras de sus destinos, otras de sus propiedades, y otras del país en donde fueron inventados, nos extenderemos a referir, primeramente los varios nombres que tuvieron en la antigüedad, pues los recibieron por las mismas circunstancias, y se comunicaron por corrupción de los griegos y romanos a muchos baxeles de la edad media.

Subiendo a los primitivos tiempos de la antigüedad, hallamos que los primeros navegantes dieron a sus embarcaciones su respectiva y peculiar denominación adaptada a la forma tosca de los buques, y ésta era la primera idea que ocurre a la vista: de ahí los nombres de *rates, lintres, trabes*, etc. Aplicaríanla después, ya a las varias figuras que el capricho o la necesidad las dio, y de ahí los *lembi, scaphae, capulicae, cymbae, corbitae, caudicae, gauli, pontones, naves longae, biremes, triremes*, etc., ya al destino que tenían, como las llamadas *hippagines, onerariae, prosumiae, actuariae, remunculi, catascopiae, cidara, gesoretae, cattae, orioles;* ya a sus propiedades, como las *celoces* o *celetes, nuctucice, mareplacidae, ratariae, phaselli;* ya, en fin, con respecto a su origen, como las llamadas *ogiae, parones, myoparones, liburnae, pamphiles* [15]. De las diversas clases y nombres sobredichos se colige, que unas naves traían la denominación latina, y otras griega, que eran las más; sin embargo que los orígenes de algunas venían de naciones y países diversos: la *cymba* o *cumba* fue inventada por los fenicios, el *lembus* por los cyreneos, la *celox* por los rhodios, el *phaselus* por los campanos, la *scapha* y la *liburna* por los ilyrios, el *paro* por los moradores de Paros, y los *myoparones* por los tyrrenos.

Con la ruina del Imperio, como decayeron la marina militar y la mercantil en occidente, también se perdieron los nombres de las embarcaciones; y en la media edad, en que todo se desfiguró, se mudaron también estos mismos nombres, y se substituyeron los de *vaselli* o *vasexi, barcae, uxeria, navigia, galeae, ligna, sagittiae*, aunque quedaron los antiguos en algunos bastimentos, como el de *lembus*, de que se se hizo después londro, de *scapha*, que se convirtió en esquife: y del latín *vaxellum* se formó baxel: de *navigium* navío, y de *uxerium* uxer [16]: de *galea* galera: de *lignum* leño: de

[15] Eran bastimentos de remo y vela, y de excelente construcción, que traerían su origen de Pamphylia, porque el Emperador de Constantinopla, León VI, en sus *Instituciones Militares*, encarga al General de una armada que, a imitación del expresado buque, haga su galera capitana.

[16] Este nombre *uxer* o *ussier*, aplicado a ciertos bastimentos propios para transportar caballos, viene de la voz teutónica *huis*, que es puerta, porque quando los caballos navegaban se cerraban las escotillas o portas, para que las olas no los anegasen; de aquí viene la palabra *huissier* o *huxier*, que quiere decir portero.

sagittia saetia, etc. A éstos se añadieron en la baxa edad las *galiotas*, las *galezas*, las *carabelas*, las *naos*, las *cocas*, los *balleneres*, las *carracas*, los *brigantines*, las *tafureyas*, los *squiraos*, las *fustas*, etc., que duraron hasta el siglo XVI: bien que hasta nuestros días se han conservado las *galeotas* y *bergantines*, a que se añadieron desde aquel siglo los *galeones*, conocidos sólo en España.

Con el uso de la artillería más común en la marina, tuvo la construcción naval nuevas alteraciones; y de ahí han venido los nombres de *urca*, *fragata*, *corbeta*, *patache*, *polacra*, *chalupa*, *pingue*, *tartana*, *xabeque*, etc., y otros muchos que cada día se inventan, habiéndose antiquado los de *gabarra*, *galeón*, *carabela*, *carraca*, etc.

En la expedición contra Mallorca del año 1228, nombra el Rey Don Jayme I de Aragón en sus comentarios *galeas*, *galiotes*, *lenys*, *corces*, *brices* o *burcios* y *taridas*.

En los capítulos de las costumbres del mar del Libro del Consulado que corresponde a mediados del siglo XIII se nombran *naus*, *galeas*, *fustas mancas* y *sagetias* [17].

En documentos del año 1243 se especifican en estas Memorias *naus*, *guarapos*, *xalandros*, *buscios*, *burcios* o *bucios* y *nizardos*; en 1315 *cocas*, *balaneres*, *góndolas* y *barcas*; en 1415 *galeazas*, *tafureyas*, *bergantines*; en 1448 *carabelas*, *laúdes*, *panfiles* y *rampines*.

El Rey Don Alonso en su Partida II (Ley VII, tít. 24), nombra varias clases de embarcaciones, como muy conocidas entonces, esto es, desde mediados del siglo XIII. Pone en primer lugar las *naos* como buques mayores que ivan sólo a vela, de las quales había de dos mástiles, y otras de uno solo; en segundo lugar, como embarcaciones menores, las *carracas*, *fustas*, *balleneres* [18], *leños*, *pinazas*, *carabelas*; y en tercer lugar otros de remo y vela, como *galeas*, *galeotas*, *tardantes* y *saetías*.

Hemos visto que, además de los nombres específicos de las clases de los buques, se usaba en otros tiempos darles los propios en la bendición, como apelativos, ya tomados por devoción de algún Santo patrón, ya por capricho

[17] La *saetía* sería en otros tiempos embarcación de vela y remo, y buque ligero para el corso, y no para el comercio; pues en el *Llibre de Consolat*, cap. CI, se hace sinónimo de buque corsario, porque se previene que un patrón no debe entrar en surgidero donde haya un corsario o *saetía*.

[18] Díez de Gámez: *Crónica de Don Pero Niño*, cap. XXXVIII. Hablando de una esquadra inglesa que se preparaba para combatir con la combinada de Castilla y Francia en 1405, dice: *los balleneros son luengos e baxos de bordo; e aun había algunos balleneros de remos, e de vela.*

Supone que el ballenero era sólo de vela, y en este caso era nave de alto bordo.

de algún animal. Y esto no sólo se usaba en las embarcaciones de comercio, mas también en las de guerra, como se puede ver en los monumentos de estas Memorias, así en buques nacionales como en extrangeros.

En los siglos XIV y XV se lee de los ingleses la nave denominada el *Diablo*; de los genoveses la *Cigüeña*; de los venecianos el *Halcón* y el *Leopardo*; de los catalanes el *Can*, la *Victoria*, el *Águila*, etc.

CAPÍTULO VI

DE LOS ARMAMENTOS DE CORSO DE LA CIUDAD DE BARCELONA Y DE PARTICULARES

Ya hemos visto en otra parte [1] los primeros armamentos de Barcelona, los privilegios reales concedidos a sus esquadras, los varios aprestos del corso, la autoridad e independencia que la Corona concedía a estos buques armados a expensas del común. A este número de hechos podemos añadir otros, en prueba de la vigilancia y esfuerzos que ponía esta ciudad para defender sus mares, y proteger su comercio contra el corso de los enemigos, y especialmente contra el de los infieles quando infestaban sus costas *.

En 1314, la ciudad preparaba el armamento de dos galeras y un leño para perseguir a los piratas sarracenos, que con osadía grande inquietaban las marinas de Cataluña y la libre navegación de sus naturales. Para sufragar a los gastos de la construcción, apresto y manutención de estos buques concedió el Rey Don Jayme II a su magistrado municipal la facultad de imponer la cierta gabela temporal sobre la venta de cada quartera de granos, y de cada libra de carnero, vaca, macho y oveja. Esta gracia se extendió a quatro años si fuese menester [2].

Como los mares y costas de Cataluña desde algún tiempo empezasen a ser inquietadas de galeotas y leños de moros haciendo muchos cautivos en mar y en tierra, suplicó la ciudad de Barcelona al Rey Don Pedro IV licencia para armar una galera, ya que el erario, por sus urgencias y cuidados del estado, no podía cumplir con el cargo que tenía de mantener continua-

[1] Tomo I de estas *Memorias*, parte I, cap. II.
[2] Col. Dip., n.º 91.

* Véase la bibliografía citada en el Cap. II lib. II, parte III, t. I de la presente obra.

mente armada una de guardia en defensa de la tierra. Esta galera se llamó *la galera de la limosna*, porque su armamento y manutención debían costearse con donativos y voluntarias limosnas; y no, como el de otras, con impuestos y gravámenes sobre los vecinos, en atención a que el comercio se hallaba entonces bastante recargado.

Entre otras gracias que se concedieron a la ciudad para este armamento, fue: declararlo exento del derecho del quinto para el fisco; que el capitán tuviese la misma jurisdicción que los de galeras reales; que durase este armamento todo el tiempo que fuese bien visto a la ciudad; que el Rey jamás pudiese, ni por sí, ni por su Primogénito, ni por su Almirante o Capitán General, embargar dicha galera con pretexto de mensagería, ni de facción de guerra, y sí solamente quando el Rey personalmente quisiese embarcarse en ella; que el capitán fuese nombrado y puesto por la ciudad, y que ésta también formase y expidiese las órdenes e instrucciones para las operaciones del corso [3].

Por causa de los grandes daños que hacían los moros de Berbería al nombre christiano, la ciudad de Barcelona deliberó en 1397 aprestar una esquadra de diez galeras. Para efectuar este armamento, formó unos capítulos que aprobó y confirmó el Rey Don Martín aquel mismo año, cuyo contenido se reduce a estas convenciones:

Que la ciudad apronte a su costa diez buques de galeras, con el cumplimiento de remos, xarcia, armas y demás pertrechos; y una vez botadas al agua, listas y prontas para navegar, las preste gratis a los que quieran capitanearlas, baxo de ciertas condiciones, siendo personas seguras, abonadas e idóneas para gobernarlas, restituyéndolas al fin de la campaña con los pertrechos que les quedasen del servicio de la expedición.

Que además dicha ciudad ponga a pérdidas y a ganancias, o en aumento del fondo del armamento, mil florines de oro de Aragón por cada galera.

Que también se obligue a poner a pérdidas y a ganancias quatrocientos quintales de bizcocho bueno por cada una.

Que asimismo ponga a su costa el sebo necesario para despalmarlas, es a saber, siete quintales por cada *galera sutil*, nueve por cada *bastarda* y trece por cada *gruesa*, con obligación a los patrones de despalmar de dos en dos meses.

Que igualmente provea a su costa de pabellones y banderas con las ar-

[3] Col. Dip., n.º 207.

mas reales y de la ciudad; mas no las que quieran poner los capitanes con su insignia particular, pues deberán costearlas ellos.

Que los capitanes y armadores se obliguen a pagar a las tripulaciones sólo el sueldo entero de tres meses: y si la campaña durase más tiempo y en ella se hubiese ganado presa, de lo que sobrase, deducidos antes los gastos, se les reparta su contingente: pero no sobrando, nada se les debe dar.

Que si alguno de los alistados se conviniese a servir sin salario o con rebaxa en dichas galeras en recompensa del salvo conducto o indulgencia concedida a cierta clase de reos, este ahorro se convierta en aumento del fondo o masa.

Que el Rey jure no entrometerse, mudar, tocar, ni embargar, cosa alguna en asunto de la armada, aunque ésta aumentase el número de buques, directa ni indirectamente, por escrito ni de palabra, por sí ni por su Primogénito, Almirante, Vice-Almirante, ni por otros oficiales: y que de lo contrario no sean obedecidas las órdenes, sin incurrir en pena alguna.

Que ni el Rey, ni Almirante, ni Capitán General, ni otro oficial suyo, aun cuando se aumente esta armada, puedan cobrar el quinto ni otro derecho de las presas o ganancias; antes bien si alguno de dichos oficiales, por prerogativa o privilegio, gozase de algún desecho o emolumento, el Rey se lo abone de su fisco.

Que el Rey conceda plena jurisdicción civil y criminal a los capitanes de dichas diez galeras, y a todos los demás de qualesquiera galeras, galeotas y otros leños armados que se agreguen a la esquadra; sin embargo que la ciudad tiene ya este real privilegio para todas las esquadras que arme en su propio nombre.

Que el Rey conceda a todos los reos que entren a servir en la esquadra, salvo-conducto y seguridad de toda pena, no siendo delitos exceptuados: y moratoria y sobreseymiento de todas las causas de deudas, por el tiempo de la campaña, y un año después, según se practica en los aprestos de armadas de la Corona.

Que todos los donativos graciosos y limosnas que dieren para dicha esquadra los vecinos de Barcelona y otros qualesquiera, y la contribución de dicha ciudad (deducidos primeros los 8.000 florines que ésta debe poner de fondo para el armamento), se conviertan en artillería, pertrechos y reparos de las galeras.

Que éstas se hayan de repartir por sorteo entre los capitanes: y que

todas las cédulas, letras y otras qualesquiera provisiones reales tocantes a dicha armada, sean francas del derecho del sello.

Que la ciudad de Barcelona se convenga con la de Valencia (que debe también armar con el mismo obgeto) sobre la elección de un buen General para el mando y gobierno de las dos esquadras combinadas: pero éste debía tener galera por sí, y ser elegido con ciencia y consentimiento de todos los capitanes, y así nombrado recibir del Rey la alta jurisdicción civil y criminal y su exercicio [4].

Para hacer el corso a los genoveses y otros enemigos de la Corona, en 1331 se juntaron doce ciudadanos de Barcelona y propusieron al Consejo Municipal armar y mantener a sus expensas una *coca* de tres puentes, denominada *San Clemente*, cuyo buque era propio de la ciudad; y ésta se obligó por vía de concordia a entregárselo baxo de estas mutuas condiciones [5]:

Que la ciudad les preste el buque aparejado y completamente pertrechado, y les provea del bizcocho necesario durante la expedición, aunque sea por un año; prestándoles además las armas correspondientes.

Que de las ganancias que se adquiriesen, deducidos los gastos hechos por los armadores, tome la ciudad la tercera parte, y ellos las dos restantes.

Que en el caso de no resultar beneficios, la ciudad se obligase al tercio de qualquiera pérdida, así como tenía derecho, también, al tercio de las ganancias.

Que los armadores se obliguen a dotar las naves con quatrocientos o quinientos hombres que deberán servir un año, o el tiempo que fuere bien visto.

Que el referido buque, xarcia y armas que la ciudad les entregue, navegando, combatiendo, o en qualquiera otro lance, vaya a riesgo de mar, de viento, de malas gentes y de la ciudad.

Que los armadores puedan elegir capitán, el qual esté a todos sus mandatos, así para navegar como para combatir, y otros casos, y tenga jurisdicción alta y baxa en dicha nave, y en todos y qualesquiera otros baxeles que se le incorporen, o vayan en su conserva, con beneplácito de dichos armadores o del mayor número.

Que dichos armadores no puedan hacer comercio con la expresada nave: mas en caso que vuelvan a desarmar, puedan venir cargados de trigo o de géneros para descargar en la costa de Cataluña: pero que la nave haya

[4] Col. Dip., n.° 262.

[5] Col. Dip., n.° 128.

de descargar precisamente en Barcelona. Consta que Galcerán Marquet fue electo capitán por los armadores, prometiéndole fidelidad y respeto.

En 1351 catorce vecinos de Barcelona se ofrecieron a armar y mantener dos galeras contra los genoveses, con la condición que en los dos primeros meses seguirían la armada real que iva a Romanía a combatir a la de Génova; pero que pasado dicho tiempo, debían quedar libres para separarse y continuar su corso por donde quisiesen; a menos de que se hallase dicha armada en ocasión de dar batalla, o de perseguir al enemigo, que en tal caso no podían desampararla.

Que dichas dos galeras no podían desarmar sino en tierras del Rey; que del lucro que con ellas se hiciese, deducidos los gastos de sueldos y provisiones, tenga el Rey una tercera parte, y dos los armadores, respecto de que el fisco da el bizcocho y los buques.

Que para tomar las cuentas que debían darse en Barcelona, hubiese dos comisarios, uno nombrado por parte del Rey, y otro por parte de los armadores.

Que, así los buques como los aparejos, armas y demás pertrechos, corriesen a riesgo y cuenta del Rey [6].

En 1492, la ciudad de Barcelona, habiendo deliberado el corso contra unos piratas infieles, armó a expensas suyas y del Consulado una galera; y para juntar la suma necesaria a este armamento, obtuvieron los Cónsules facultad real del Lugar-teniente General de Cataluña para empeñar el derecho del *imperiage*. El patrón electo fue Miguel Ferrer [7].

Aun quando los Reyes no armaban o no mantenían de cuenta suya las esquadras de corso, sacaban partido del préstamo que hacían de sus buques de guerra y de su armamento: con lo qual los comunes y particulares vengaban los agravios hechos a ellos y al estado por sus enemigos, y el erario no sólo no se gravaba, antes bien entraba a la parte en las ganancias.

En 1310 concedió Don Jayme II a Pedro Hugo, Conde de Ampurias, licencia de armar cinco galeras en los puertos de su Condado para salir al corso, cuyos buques debía prestarle el Rey, según convenio, carenados y pertrechados con toda su xarcia y aparejos, ayudándole con 32.000 sueldos barceloneses, y además con 2.000 quintales de bizcocho.

A este efecto se ajustaron las siguientes condiciones: que el Conde no pueda partir con la esquadra hasta mayo próximo (la fecha era de 28 de

[6] Col. Dip., n.° 162.

[7] Col. Dip., n.° 420.

marzo anterior), para que si el Rey la necesitase en este intervalo pueda servirse de ella y también de la persona del Conde; al qual en este caso le abonaría lo que hubiese gastado de su cuenta en aquel armamento, o bien como se compusieren, y le daría diariamente para su persona y caballeros de su séquito, mientras estuviesen a su servicio, cien sueldos barceloneses al día. Otra de las condiciones era, que el Conde no haría daño a los que estuviesen en paz o tregua con el Rey; que en las ganancias del corso el fisco debía tener su parte a prorata del coste del armamento con que ayudaba; que la esquadra debía volver a desarmar en puerto del Rey, y por todo Noviembre próximo con todos los buques y pertrechos que recibió; pero que si las galeras navegaban de orden y a disposición del Rey renunciaba al quinto que le tocaba por regalía en las presas [8].

Las precauciones para evitar que los armamentos atropellasen y maltratasen a las naciones amigas, y a los propios naturales de la Corona, fueron constantemente observadas por los Reyes de Aragón, a fin de evitar quejas y rompimientos por la codicia y excesos de los corsarios. A este fin mandó el Rey Don Pedro IV, por su cédula de 1353 a los armadores de Mallorca que aprestaban una esquadra: que los capitanes, antes de salir al mar, presten seguridades bastantes en poder del Gobernador de aquel Reyno de no causar daños a los vasallos, ni a los buques, personas o haberes de naciones amigas, baxo la pena de tres mil libras mallorquinas de menudos para el fisco real, para cuya validación debían prestar juramento y homenage; y que en las presas debía el Rey percibir la décima del total, sin deducciones; y de ésta la décima parte el Gobernador de Mallorca, como se acostumbraba dar al de Ibiza [9].

En 1363 se concluyó una capitulación entre el Rey Don Pedro IV de Aragón y los Diputados del General de Cataluña y Mallorca, acerca de los gastos y administración de la esquadra que se debía aprestar en Barcelona de seis galeras sutiles, para la guerra defensiva y ofensiva contra Castilla, según se deliberó en las Cortes de Monzón de aquel año.

El comandante, llamado *Adolfo de Prochita*, fue nombrado por el Rey y los Diputados y prestó juramento en poder del Veguer de Barcelona aceptante por ambas partes contratantes. La esquadra y todos sus individuos estaban exentos de la potestad y derechos del Almirante, Vice-Almirante y demás oficiales reales: el alistamiento se encargó a *Juan Llombart*, de Bar-

[8] Col. Dip., n.º 134.

[9] Col. Dip., n.º 164.

celona, y a *Pedro Broll*, de Valencia; y las cuentas de este armamento, de las provisiones y salarjos no se debían dar al Maestre Racional de la Real Hacienda sino a los dos Comisarios nombrados, el uno por el Rey, y el otro por los Diputados.

Como los gastos se costeaban por ambas partes, se nombró un tesorero general de la esquadra, con facultad para convertir las ganancias que produxese el corso en aumento de más galeras, o acrescentamiento del fondo para dilatar el tiempo de las pagas, o en otro beneficio del armamento o necesidad de la guerra, y no para darles a los armadores: en lo qual se conoce que el fin directo no era de lucro, sino de hacer la guerra poderosamente, y de sostenerla con ella misma.

La esquadra debía andar a riesgo y fortuna de cada una de las dos partes contratantes pues el Rey ponía de su erario la mitad de los gastos, y los Diputados la otra mitad de arcas de las generalidades, e igualmente ponía cada una tres galeras completamente aparejadas [10].

Esta práctica de mantener en ocasiones de necesidad esquadras y baxeles armados en corso, ya de los comunes, ya de los particulares, para limpiar los mares de enemigos y piratas, se observó con más o menos vigor, según el estado de las cosas de la Provincia. Pero desde mediados del siglo pasado se había interrumpido y desalentado esta loable y útil costumbre, sea por la penuria del país, sea por la debilidad o embarazos del gobierno.

Los efectos de este mal lo conocieron las Cortes de 1706, celebradas en Barcelona; pues, según el capítulo XLVIII, dicen los tres brazos: «Que, para animar a los naturales de Cataluña a armar baxeles de corso contra infieles y otros enemigos de la Corona, de que había redundado en tiempos pasados mucho bien al Común del Principado, y ahora por quererles exigir el quinto de las presas el Bayle General, sin contribuir el Fisco en los gastos, estaba caído este servicio». Suplicaban a S. M. licencia de armar baxeles, remitiendo a los armadores el quinto, y otros qualesquier derechos, y expresamente el de la Capitanía General, y que esta exención se entienda para todos los que en las costas y otras partes de Cataluña tomasen esclavos moros, y haberes de corsarios, apresados en dicho Principado: sin que por la presa de dichos moros, o esclavos, el tribunal de la Capitanía General ni otro puedan hacer declaración alguna ni adjudicación [11].

[10] CAPMANY: *Ordenanzas Navales de Aragón*, p. 43 y 44.

[11] Véanse los *Capitulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*, que siguen a la Colección Diplomática de estas *Memorias*. Cortes de 1706, cap. XLVIII.

CAPÍTULO VII

DE LOS BASTIMENTOS DE REMOS O GALERAS DE LOS ANTIGUOS COMPARADOS CON LOS DE LAS NACIONES MODERNAS

Habiéndose tratado ya en los anteriores capítulos de las clases magnitud y armamento de las galeras generalmente usadas entre las naciones europeas en la baxa edad, antes y despnés del uso de la artillería, y comparándolas con las modernas en distintas épocas, lo curioso e instructivo de la materia exige que se ilustren varios puntos indecisos hasta aquí sobre la forma y magnitud de las antiguas galeras, y principalmente sobre los varios órdenes de remos con que las describen los historiadores griegos y romanos, así los tácticos como los políticos.

Lo cierto es que en occidente no se han conocido desde la ruina del imperio bastimentos con más que un simple orden de remos: forma constantemente seguida hasta hoy por todas las naciones, aunque por costumbre se haya conservado en la acepción latina el nombre de *biremes* y *triremes*, aplicado abusivamente a las galeras sencillas, esto es, de un solo orden. En efecto, el nombre de *galera* no fue conocido de los romanos, que sólo usaban del de *navis longa*, y éstas, según las andanas de remos que se les aumentaba, se dividían en biremes, triremes, quadriremes y hasta quinquiremes, pues de ahí no pasaba entre ellos la graduación para el destino de la guerra. La voz náutica *galea*, es griega, y aplicada en el baxo imperio a las naves largas de remos, por la figura de sus proas galeatas, o de pico de morrión: de donde vinieron los nombres de *galeota*, *galera*, *galeaza* y *galeón*.

En los tiempos de la guerra de Troya, serían los baxeles muy pequeños, y de un solo orden de remos, a pesar de darles algunos historiadores los nombres de *biremes* y de *triremes*, puesto que eran todos descubiertos y no llevaban más allá de ciento a ciento y veinte hombres, como se puede ver en

Homero. Todos los soldados bogaban, pues no había otra gente a bordo en aquel tiempo, excepto en las que conducían a los príncipes y caudillos.

Después de esta guerra, dícese, fueron inventadas las *biremes*, y que posteriormente los corintios las aumentaron hasta tres órdenes de remos. Pero cuenta Tucídides, que sin embargo de haberse hecho temibles por mar algunos pueblos, como los jonios, samios, focences y cartagineses, se servían mucho más de las *naves longas*, o fuesen galeras sencillas, que no tenían sino una andana de cincuenta remos; y que quando más, un poco antes de la primera guerra de los persas, los moradores de Corcyra y los tiranos de Sicilia tenían muchas galeras de tres órdenes; que por lo tocante a los arthenienses, eginetas y otros no usaban sino de flotillas compuestas de *naves longas*, hasta Temístocles, que construyó galeras de tres órdenes, sin embargo que el combés no era corrido por todo el largo del buque.

Las *naves longas*, llamadas así por griegos y latinos, no eran cubiertas, pues no tenían más que un solo puente que cerraba la sentina, sobre el qual estaban colocados los bancos de los remeros. Los costados no se levantaban sino quanto bastaba a parapetar al galeote sentado; y como estos bastimentos calaban poca agua, el escálamo o punto de apoyo del remo, se hallaría a dos pies y medio de la flotación. Quando se inventaron las *biremes*, se cubrió la mitad del buque hacia la popa, por cuyo motivo los remeros de esta parte estaban más altos que los otros; bien que en una y otra construcción parece que los galeotes bogaban al descubierto.

Las dificultades que presenta la disposición de los remos en distintos órdenes o andanas, han dado materia muy abundante a la crítica; sin que hasta hoy, del conflicto de las diferentes opiniones y sistemas haya quedado apurada la verdad, aclarando el sentido propio que se debe dar a las expresiones de los escritores antiguos, que suponen estos órdenes en los remos como encuentran unos, y no en los remeros como interpretan otros.

Por no haberse atenido los de uno y otro partido a la exactitud de las proporciones, han adoptado dictámenes, que bien examinados a la luz de la mecánica, de la estática y de la arquitectura naval, no se pueden sostener. A la verdad estos dos sistemas son igualmente inverosímiles, porque siendo cada orden cubierto, como se ha de suponer, y no dándole más de quatro pies y medio de altura a cada entrepuente, una *septemremis* tendría a lo menos un costado de quarenta pies de alto sobre el agua. Si no correspondían a esta elevación el ancho y el largo del buque y la parte calada en el agua para su equilibrio, era monstruoso y por consiguiente incapaz de navegar.

Si correspondía, era entonces un vaso enorme que no podía valerse de los remos, ni surgir donde se cuenta que fondeaban, ni costear las orillas ni construirse con tanta brevedad, y mucho menos sacarse a tierra para invernar o repararse, como se practicaba entre los antiguos. ¿No debe guardar una rigurosa proporción la parte exterior del remo, y la interior desde el escálamo? Si la andana es muy alta, el remo tendrá una enorme longitud, y éste no podrá manejarse si no lo equilibra el contrapeso interior, para que el remero no se fatigue en vano.

Se puede calcular que los remos del quinto orden debían tener desde el escálamo al extremo de la pala cincuenta pies para entrar lo suficiente en el agua, los del séptimo sesenta y cinco, y así a proporción. Si a esto se añade el mango interior, que corresponde a una quarta parte, sacaremos una longitud incomprehensible, pues sabemos que los mayores remos de las galeras modernas no pasan de treinta y seis a quarenta pies. Como han de ser de una sola pieza, y han de cimbrearse al bogar, ¿qué dificultad no presenta la longitud de los antiguos, para hallarse perchas tan largas y rectas, que no producen los montes?

El segundo sistema no es más probable que el primero, porque descompone las medidas y proporciones del ancho del buque con el largo, pues suponiendo diez hombres por remo, forma una fila de veinte; y suponiendo a lo menos a cada asiento de un galeote dos pies para maniobrar, y a la cruxía diez de intervalo, resultaría en la galera una anchura de quarenta y seis pies de banda a banda, mayor que la de un navío de línea. Infiérase de aquí: ¿qué anchura se debe suponer a las galeras de doce órdenes, de quince, de veinte, etc.?; pues, según calcula Atheneo, el ancho era la séptima parte del largo; por consiguiente a una galera de diez órdenes le correspondían 322 pies de largo, quando las modernas no cuentan sino unos 144, y los navíos de línea 180, poco más, poco menos.

¿Cómo conciliaremos esta longitud de las galeras antiguas con estos cálculos, quando la experiencia demuestra que tamaña longitud no permitiría que todas las partes del casco de la nave estuviesen bien trabajadas, y le expondría a quebrantarse al primer movimiento o embate? Un buque tan largo no podía ser bien balanceado sobre su centro de gravedad, porque la presión con la resistencia del agua agitada lo atormentaría, y le embarazaría el andar, a no ser en grandes calmas.

El tercer sistema, que se ha imaginado sobre las ruinas de los otros dos, supone tres puentes o andanas diferentes que dividían entre sí toda la

longitud del buque, en los que estaban colocados los remos en forma de anfiteatro descendiendo de popa a proa. Estas gradas se colocan en tres divisiones para situar las tres clases en que los escritores griegos distribuyen a los remeros, dando el nombre de *thranitas* a los de arriba, de *zygitas* a los del medio, y de *thalamitas* a los de abaxo. Suponen que se colocaban en cada cubierta aquel número de remos que correspondía al de los órdenes que se querían dar a una galera; de suerte que una *bireme* tenía seis remos por banda, esto es, dos por puente; una *trireme* nueve, tres por puente: una *quadrireme* doce, quatro por puente, y así a proporción.

Por este medio se ha pretendido explicar el problema de todos los órdenes de remos de que podía componerse una galera, desvaneciendo la dificultad acerca de la grandeza de algunos de estos navíos que nos han descrito los antiguos de diez hasta quarenta órdenes de remos. Este medio es a la verdad el más especioso para hacer probable la existencia de estos enormes y embarazosos bastimentos, porque según esta proporción las galeras de doce órdenes no llevaban más que treinta y seis remos por banda, y las de quince órdenes quarenta y cinco; lo qual no se hace increíble, pues consta por Plutarco que Demetrio Poliocertes hizo fabricar galeras desde quince hasta diez y seis órdenes, que no eran de mera ostentación, sino para el servicio de la guerra.

Pero respecto a las galeras de veinte hasta quarenta órdenes, su longitud a la verdad hubiera sido desmesurada; bien que se sabe que estos bastimentos eran más bien de pompa y suntuosidad real que de uso militar. A no ser así, ¿cómo concebiríamos la utilidad y manejo de los dos navíos de Tolomeo Philopator, el uno de quarenta órdenes con 4.000 remeros y 3.000 soldados, y el otro mayor aún y más magnífico; y del de Hieron II, tirano de Siracusa, que había trasladado todas las comodidades, salas y apartamentos de un gran palacio y jardín a esta máquina enorme y monstruosa; obras todas de la vanidad oriental, de que es buen exemplo, aunque no comparable en su mole, el gran *bucentoro* de la Señoría de Venecia, que jamás se aleja del puerto seis millas?

Pero al fin este tercer sistema no es menos débil que los otros, pues supone muy pocos remos en las *biremes* y *triremes*, y dexa demasiado diminuto el número de remeros. Aun suponiendo quatro galeotes por remo en cada *bireme*, como éstas no llevaban, según dicho sistema, sino quatro remos por banda, es a saber, dos en cada puente, sólo resultarían treinta y dos remeros, y en una *trireme* setenta y dos: número que no conviene de modo alguno

con el de *socios navales* que las tripulaban, pues de éstos eran muy pocos los soldados. Además, como la velocidad e impulso de una galera para herir con el espolón a la contraria, dependía casi enteramente de la boga de la chusma, ésta debía de ser por consiguiente numerosa.

Mr. Deslandes, que en su *Ensayo sobre la marina de los antiguos*, hace un resumen de estos tres sistemas, los desaprueba todos igualmente. Demuestra con razones muy plausibles, y también por las leyes de la estática, que las naves de guerra de lo antiguos no podían ser más largas que las modernas, ni calar más agua. A la verdad, ¿cómo podían tener mucho fondo ni peso unos bastimentos, que las más veces andaban costeando aterrados, que entraban y salían francamente por las bocas de los ríos, y que se sacaban a seco con tanta freqüencia, desembarcando y embarcando sus tripulaciones? Por otra parte, el corto tiempo en que leemos que los antiguos construían y armaban poderosas esquadras, no nos puede dar una ventajosa idea de la magnitud de sus naves. ¿La pueden dar la angostura de tantos canales, y la poca capacidad y hondura de algunos puertos y ensenadas, en donde se cuenta haberse dado batallas entre armadas muy numerosas? Vale más creer que los historiadores habrán exagerado estas fuerzas, que no quebrarse la cabeza para hacer verosímil lo que repugna a la realidad y a la práctica.

Mr. Deslandes conviene en que los tres órdenes de remeros estaban sobre tres distintos puentes, distribuidos éstos en forma de anfiteatro. En esta disposición, si suponemos que cada cubierta no dominaba a la inferior más que dos tercias, la altura de una *trireme* hacia la popa no tendría sino unas dos varas de mayor elevación que si fuere de un solo puente; y suponiendo después, por un lugar del Polybio, diez bancos en cada uno de aquellos tres puentes, salen treinta remos por banda en las triremes: dotación igual y conforme con las galeras modernas de mayor fuerza. Por lo tocante a las *quadriremes*, *quinqueremes* y demás, desde seis hasta diez órdenes, y de aquí arriba, congetura Deslandes que se podía subdividir cada piso o puente en dos o tres gradas poco elevadas una sobre otra.

Pero, aunque es verdad que todo esto se podía practicar sin aumentar mucho la altura del costado del buque, ni mudar la disposición de las tres clases de remeros arriba explicadas, este nuevo sistema ofrece otra dificultad muy natural, y es que no se descubre qué ventaja podía procurar esta multiplicación de gradas. En primer lugar, no aumentaba la fuerza de los remos; antes al contrario, como elevando su punto de apoyo se les daba

mayor longitud exterior, este exceso había de debilitar forzosamente la acción del remero con una infructuosa fatiga, y no podía aprovechar el mayor andar ni velocidad del buque, pues no aumentaba el número de remos ni de remeros. En segundo lugar la multitud de estas gradas repartidas por todo lo largo de la galera, hubiera embarazado mucho para la comunicación de popa a proa, y para facilidad y prontitud del servicio, así en la maniobra como en la pelea.

Mr. Joly de Maizeroi, en su traducción francesa de las *Instituciones Militares del Emperador León*, queriendo desechar los tres referidos sistemas por no fundados en principios bastante sólidos, propone otro en sus notas; pero me parece que al paso mismo que se aparta de unos inconvenientes, cae en otros, de suerte que para salvarlos confunde su nuevo sistema de tal manera que continuamente lucha con los embarazos de dar demasiada elevación al bordo de las galeras, y una excesiva longitud a los remos de los pisos tercero, quarto y quinto; de multiplicar estos pisos; de dexarlos descubiertos; de construirlos tan baxos que el galeote de la punta del remo no pudiese levantarse libremente para bogar; y de dar tanto espesor al costado del buque, que fuese demasiado pesado para moverle. Después de haber combinado ingeniosamente lo que refieren los antiguos historiadores con los modelos que él imagina para explicar sus pasages de un modo que no se oponga a las leyes de la estática y a la práctica, el lector no queda por esto más exento de dudas que con los anteriores sistemas.

En esta perplexidad y combate de ideas, me resuelvo a abandonar los pasages históricos de los escritores antiguos, y la erudición de los críticos modernos, pues no hallándome con bastante docilidad o credulidad para adoptar como demostración lo que no se puede demostrar, y como posible lo que repugna a la posibilidad, también confieso no asistirme ingenio ni fuerzas para forjar otro sistema. Así pues, quiero más bien proponerme dudas para buscar lo verdadero, o lo probable, que asentar mi opinión para multiplicarlos deseando evitarlos.

Empezando por los poetas e historiadores, si hallamos en ellos pasages que indubitablemente indican distintos órdenes o andanas de remos en algunos baxeles, también dexa su misma descripción dificultades y contradicciones que hacen dudar de la realidad del hecho, o del verdadero sentido de sus palabras. Unas veces viene la contradicción de los pasages del mismo autor que se combaten; otras, consiste en la discordancia de los autores entre sí, al pintar o referir una misma cosa, o sea también en la

diversa inteligencia que dan los traductores o intérpretes a las expresiones y palabras de los antiguos.

Ya se ha controvertido por algunos si la palabra latina *ordo* se ha de tomar por fila de remeros, o bien por andana de remos. Dándola esta última acepción, conforme a la opinión más general, Virgilio, en el libro V de la Eneida, habla de una verdadera *trireme*, o galera de tres andanas, quando dice de Gías: *triplici pubes quam dardana versu impellunt, terno consurgunt ordine remi.* Yo no hallo interpretación que pueda deshacer esta triple andana, a menos de atribuir al poeta que, con este *terno ordine* y *triplici versu*, quiso decir el bogar por *terceroles*, esto es, de cada tres remos uno, como se ha practicado siempre en las galeras modernas para que descansen dos tercios de la chusma que se van remudando en esta faena, quando no anda el buque en diligencia o al alcance de enemigos.

Plutarco también en la vida de Theseo, hablando de un tiempo en que la marina de Grecia estaría en su ruda infancia, supone nave de tres órdenes de remos, quando dice: *Decretum est communi graecorum concilio ne quo navigaret triremis ulla, quae plus quinque viros caperet.* Pero si la voz *triremis* no la usa el autor como nombre genérico de toda nave de remos, ¿cómo se podrá entender que una galera de tres andanas de remos por banda pudiese gobernarse, ni navegar, con solos cinco hombres? Y si el decreto se contrae a barcos tan chicos, que no pudiesen recibir más que cinco marineros (y es el sentido más natural que ofrece una ley prohibitiva), ¿por qué se da el nombre de *triremes* a unos buques que no podían contar sino tres remos por costado, manejados cada dos por un solo hombre, pues de los dos marineros restantes, el uno debía gobernar el timón y el otro la vela? Ésta es justamente la tripulación de una barca común de pescadores.

Si consultamos a Lucano quando describe hechos navales, hallaremos en una parte (lib. III, v. 536) que dice de la nave de Bruto: *summis longe petit aequora remis.* De aquí se infiere que donde había remos más altos los habría más baxos, y por consiguiente supone el poeta andanas unas encima de otras; a menos de que el *summis remis* no quiera decir *con todos los remos*, esto es, con toda diligencia, qual convenía a la galera capitana para hacerse a lo largo antes de entrar en la batalla. El mismo Lucano nos indica el orden con que estaban colocados los remos de las *liburnas* que pelearon en esta acción. Dice que sus filas eran dobles o pareadas: *lunata classe recedunt ordine contentae gemino crevisse liburnae.*

Por la idea que nos da aquí el poeta parece que estas filas estaban dis-

puestas horizontales, y no perpendiculares, como se describen en las triremes, y confirma en general lo que nos refieren los historiadores que han escrito de aquella famosa batalla. Pero ¿cómo conciliaremos esta idea con lo que dice Vegecio: *minimae liburnae remorum habent singulos ordines, paulo maiores binos: idoneae mensurae ternos, vel quaternos, interdum quinos, sortiuntur remigum gradus?* Verdad es que los dos primeros pasages de este autor indican filas o andanas de remos; pero también los dos últimos dicen manifiestamente filas de remeros. Éstas, aún con más claridad, las señala el mismo Lucano en el lugar arriba citado, quando dice de la batalla naval de Marsella: *validaeque triremes, quasque quater surgens extructi remigis ordo commovet.* Una vez que el *ordo* lo aplica aquí el poeta a la fila de remeros, ¿no podríamos, para aclarar la qüestión, interpretar el *ordine gemino* que señala a las liburnas que se hallaron en aquella acción, por dos filas de remeros en cada remo, la una bogando de espaldas y la otra de cara?; o si no, por el orden de batalla que tomaron aquellos baxeles formados a dos líneas.

Al fin es preciso confesar que el pasage de Vegecio en que habla de estas naves de remos con más individualidad, no alcanza para disipar las tinieblas que cubren esta materia, pues ha sido explicado de muy diferentes modos por los autores que han escrito de marina, conforme a los diversos sistemas que adoptaban para colocar los remos y los remeros en las galeras de dos, tres, quatro órdenes, etc. La idea general que los historiadores antiguos nos presentan acerca de la batalla de Accio, puede prestarnos alguna luz para interpretar los lugares que tienen referencia con la posición de los remos en las sobredichas *liburnas*, que hicieron triunfar a Octavio de su rival. Se trasluce, por lo que indican dichos pasages, que estas naves eran por lo general ligeras, de fácil gobierno, y de mucho menos costado que las descomunales *triremes* que componían la esquadra de M. Antonio. De aquí se infiere que la opinión de los que creen que las *liburnas* no llevaban más que un simple orden de remos como las galeras modernas, parece más probable que la de aquellos que, considerándolas como baxeles de varias andanas, no se han detenido en darles hasta cinco, sino que han pasado más allá.

Pero ¿cómo entenderemos este otro pasage de Tito Livio (lib. XXIV, cap. 15) quando, describiendo los ataques en la expugnación de Siracusa por los romanos, dice: que éstos habían unido diez *quinqueremes*, esto es, quitándoles los remos de la banda interior, y pegádolas costado con cos-

tado, de modo que *cum exteriore ordine remorum velut navis agerentur*, que es decir, así unidas cinco con cinco, se moviesen con los remos de los costados de afuera, como si todas no fuesen sino una sola. Si eran *quinqueremes*, se suponen bastimentos de cinco órdenes de remos conforme a la inteligencia general. Siendo esto así, ¿por qué el historiador no usa de la frase *ordinibus* en plural, sino del singular *ordine*, que es fila o andana simple? Podrá responderse que aquí el singular expresa un significado colectivo. Yo no hallo otra solución para desvanecer esta nueva duda.

Si de la relación de aquella batalla naval consta que las naves de Antonio, que eran *quadriremes*, se notan de enormes y pesadas, en comparación de las *liburnas* de su contrario, ¿no podremos aplicar a la palabra *bireme* el significado de barco *sutil* y pequeño, como lo hace sin duda ninguna Lucano en dos distintos pasages? Este poeta (lib. VIII, v. 562), hablando de la infausta llegada de Pompeyo a la costa de Egypto, dice: *Quem contra non longa vecta biremi appulerat scelerata manus.* Después, en el libro X, v. 56, repite la misma idea, quando dice: *Cum se parva Cleopatra biremi corrupto custode Phari laxare catenas intulit.* Por estos dos lugares veremos que el autor no toma la *bireme* por baxel de gran buque, como correspondía lo fuese una nave de dos órdenes de remos, puesto que la primera vez la llama *non longa*, y la segunda *parva*. ¿Acaso podía haber biremes pequeñas y otras grandes? Los navíos modernos de guerra, quando son *de línea*, se suponen grandes y de magnitud igual, porque quando son pequeños, se llaman *fragatas*. Sin duda Lucano hablaba de un baxel de un solo orden de remos, en que cabe lo grande y lo pequeño, como se verifica hoy entre galera y galeota.

En apoyo de esta observación, esto es, de que no siempre se aplicaba la voz *biremis* a nave de dos andanas de remos y por consiguiente a buque grande, se puede ocurrir a Horacio (lib. III, Carm. oda 29), quando dice del que escapa de una tempestad en la lancha: *Tunc me biremis praesidio scaphae tutum per aegeos tumultus aura feret.* No es más conforme a razón y a la experiencia, creer que hablando el poeta de un esquife, aplicaba la voz *biremis* a lo que los griegos llamaban *discopiae* o *ampheres*, que eran barquillas de dos remos con un solo remero que bogaba a dos manos.

Si consultamos a Hircio, continuador de César (lib. De bello alexandrino), hallaremos un pasage en que dice: *Paucis diebus quadriremes XXII, quinqueremes V confecerunt: ad has minores apertasque adjecerunt.* Más adelante repite, hablando de la esquadra que se aprestaba en Egypto: *Ex his navibus quinqueremes V erant, et quadriremes X: reliquae infra hanc mag-*

uitudinem, et pleraeque apertae. De estos dos pasages se colige que solía haber *biremes* y *triremes* descubiertas. Apóyalo otro lugar de Cicerón (Verrina VII), en donde, hablando de Cleómenes, que tenía una *quadrireme*, expresa que era cubierta, como circunstancia que no sería común: y si no, era escusado el decirlo, como lo sería hoy si al hablar de un navío de setenta cañones añadiésemos que era de dos puentes, no pudiendo ser de más, ni de menos. Por otra parte, al paso que refiere que era buque altísimo, y que podía servir de castillo de defensa a los demás de la esquadra, añade que era de increíble velocidad quando navegaba a vela, pero nada habla de su ligereza quando iva a remo. ¿De qué le servían los quatro órdenes de remos, si no había de sacar de ellos la principal ventaja?

Otra vez el mismo Hircio (lib. De bello alexandrino, c. IV), dice de las naves que ivan en socorro de Pompeyo: *illae naves longae, triremes omnes et quinqueremes erant... Praeter has XXII erant quae praesidii causa Alexandriae esse consueverunt, constratae omnes.* En el libro V., capítulo 6 de la guerra civil, dice César: *Massilienses, usi L. Domitii consilio, naves longas expediunt XVI, quibus erant XI tectae;* y en el libro II, capítulo IX, ya había dicho: *L. Caesar filius... appulsa ad proximum litus trireme constrata, pedibus Adrumentum profugerat.*

La circunstancia de *constratas* o cubiertas, que repiten estos dos autores y Tito Livio hablando de algunas galeras de tres y de quatro órdenes, y no la mencionan en otras, inclina a creer que las habría también descubiertas. Luego ¿cómo podremos comprehender que bogasen en una nave dos o tres andanas de remos, sin puentes en que situar sus bancos? Ésta es otra dificultad, mayor que la que ya ofrece la disposición y estructura de una *trireme* aún cubierta.

Pero leemos en las *Instituciones Militares* del Emperador León el filósofo, bien que florecía a mitad del siglo IX, quando trata de la guerra naval: que cada *drómona* debía tener dos órdenes de remos, el uno superior y el otro inferior, que en cada orden había a lo menos veinte y cinco bancos, esto es, los mismos arriba que abaxo, y en cada banco dos remeros, lo que componía un total de cien hombres; que se podían construir drómonas mayores, llamadas *galeas*, que empleasen hasta doscientos hombres, muy ligeras para dar caza, para la guardia, las descubiertas y otros usos que piden celeridad.

De estos tres capítulos de la ordenanza nacen nuevas dificultades. Si la *drómona* llevaba dos órdenes de remos por banda, de veinte y cinco cada

uno, resultaban cien remos; y dando a cada uno de éstos dos hombres, ¿cómo es que no regula la ordenanza sino cien plazas, debiendo ser doscientas por esta cuenta? Dexo a parte la otra dificultad de cómo dos hombres solos podían manejar un remo, que sería más largo y pesado que los de las galeras modernas, a lo menos el de la andana superior, al qual, en regla de natural proporción, correspondía un remero más que al de la andana baxa. Además, si las *drómonas* de doble dotación de plazas con el nombre de *galeas*, habían de ser buques mayores, según allí se expresa, y se dexa inferir, ¿cómo se daba a estas naves más pesadas y capaces la propiedad de ligeras y el destino propio de barcos menores y sutiles? Esto es lo mismo que si una armada de galeotas llevase a sus órdenes algunas galeras para descubrir, cazar y comunicar los avisos. Confieso que quanto más combino y discurro, menos lo entiendo.

La otra qüestión que resta que resolver, para hacer admisible o probable la opinión de los que adoptan distintos órdenes de remos, sea baxo de éste o del otro sistema, es la magnitud y capacidad de las *triremes*, *quadriremes*, etc.; porque mal se les podrían atribuir los tres, los quatro y los cinco órdenes, si el buque no correspondía en altura, longitud, anchura y fortaleza, para distribuir tantas andanas sin daño del casco y sin confusión.

Desde luego consta por muchísimos pasages de los historiadores antiguos, que las expresadas galeras, bien fuesen de la clase de las *triremes*, bien de las *quinqueremes*, no debían de ser buques muy grandes: primera dificultad para la colocación de tantos órdenes de remos. El número de la gente que embarcaban y la prontitud increíble con que se construían, son otros tantos argumentos para dudar de la grandeza de las antiguas naves de guerra.

Refiere Tito Livio (lib. XXI, cap. 5) que en la segunda guerra púnica partieron de Italia para España con Cornelio Cipión doscientas y veinte *quinqueremes*, y veinte *celoces* o barcos sutiles que llevaban a bordo 74.000 cada buque; y que a T. Sempronio se le dieron, para la expedición contra África, ciento y sesenta *naves longas*, y doce *celoces*, que llevaban 34.000 hombres de desembarco, de cuyo número correspondían unos trescientos a hombres también de desembarco, es decir, unos doscientos y diez cada buque. Cuenta más adelante (lib. XXVIII, cap. 26) que P. Cipión pasó a Sicilia con treinta *naves longas*, las veinte de cinco órdenes de remos, y las diez de quatro, con 7.000 voluntarios a bordo, esto es, con doscientos cada una; y añade la particularidad que a los quarenta y cinco días de traídas de los montes las maderas habían sido construidas, botadas al agua y armadas.

También nos refiere L. Floro que la grande esquadra de los Cónsules Duilio y Cornelio, que constaba de 160 galeras, contra Sicilia, fue fabricada y pertrechada para el viage en sesenta días, contando desde el primero después de cortada la madera. ¿Qué magnitud se podrá suponer a unas naves que se construyen con esta brevedad de tiempo? A esto se responderá: o que los autores quisieron exagerar; o que se equivocaron; o que los referidos baxeles serían tartanillas como barcas de pescadores. Esto es por lo que mira a la celeridad de la construcción, que aún no admira tanto como el ningún intervalo entre cortar los árboles en el monte y labrarlos. ¿Pues qué? ¿Ignoraban los antiguos que hay sólo una estación propia para el corte de las maderas, y que éstas deben guardarse algún tiempo para que se enxuguen antes de fabricar con ellas?

Por otra parte, la mayor tripulación que se cita en las naves romanas, es la de las *quinqueremes* que pelearon en la batalla de Ecnomo, donde se refiere que llevaban cada una trescientos remeros, y ciento y veinte soldados, número que apenas iguala al de las galeras modernas. César, en sus comentarios de la guerra civil (lib. III, cap. 2), hablando del paso de sus tropas desde Brindis a Durazo, nunca embarca más de doscientos veinte soldados en cada nave. Y sobre este número, poco más o menos, se contaba la chusma y la guarnición en los baxeles de más porte de la marina militar de aquellos tiempos. Otros argumentos hay contra la pretendida grandeza de los baxeles antiguos de guerra, y son la seguridad con que surgían en cualquier playa, rada o concha y hasta en las bocas de los ríos del mediterráneo y otros parages de muy poca profundidad, por donde hoy no puede pasar una fragata de 24 cañones, y la facilidad con que se sacaban a tierra, para librarse no sólo de los tiempos borrascosos, sino de la superioridad de los enemigos, operación que no se puede hacer con nuestras galeras actuales, siendo de un sencillo orden de remos. Pues ¿cómo los antiguos podían executarlo con las suyas de dos, tres o quatro órdenes? Estos bastimentos, sea como fuere, debían de ser muy chatos para calar poca agua, porque, además de las observaciones hechas más arriba, leemos que en algunos sitios de plazas o castillos marítimos, se arrimaban a los muros y de la unión de dos, quatro o seis de ellas, se hacía una especie de plataforma con torres para combatir la fortaleza. Leemos también que barbeando la orilla de una costa enemiga, solían seguir abrigando y defendiendo la marcha del exército que desfilaba por una playa, prestándose mutuos socorros los combatientes de la tierra y del mar contra una sorpresa o ataque del enemigo.

Puesto que de todas las observaciones hechas hasta aquí, no resulta en los bastimentos de guerra antiguos mayor porte ni magnitud que la regular de nuestras galeras, cuyas dimensiones están proporcionadas al número de remos de que usan y al simple orden que les corresponde, no encuentro medio cómo componer el enorme número de remos que exigía una sola *quinquereme*, con la pequeñez de aquellos buques y sencillez en todas las partes de la construcción.

Hemos de suponer que una *quinquereme* debía tener una altura de costado como un navío moderno de tres puentes, a todo economizar y sígase el sistema que se quiera. ¿Podían, pregunto ahora, unos buques tan enormes (aunque los supongamos *triremes*) embestirse, chocarse, aferrarse y pelear sin destruir uno a otro su casco en estos encuentros que hoy evitan hasta las fragatas de treinta cañones? Y en los temporales, en que no podían servirse de la palazón, sino de la vela, ¿cómo se gobernaban estas grandes máquinas con el escaso velamen, cortos mástiles y endeble aparejo de que usaban entonces?

Supongamos que los buques fuesen proporcionados a las varias andanas de remos, siempre resta la dificultad de la disposición y manejo de estos remos, desde la segunda fila arriba. Asombra la sola proporción con que debían crecer los remos para sobrepujar los de la fila superior a los de la inferior, no sólo en su longitud, sino en su magnitud y peso. Si a esta proporción no crecía el número de los remeros y la grandeza de sus miembros, tampoco se lograba el fin, pues los de la punta del remo del quarto o quinto orden habían de ser gigantes, o quedarse colgados al tiempo de describir el remo la curva en cada bogada.

Por otra parte es preciso sentar que cada orden de remos debía correr sobre una cubierta, y en esta inteligencia una *trireme*, por exemplo, tendría a lo menos dos andanas entre puentes, y una *quadrireme* tres, y así a proporción, suponiendo que la última de arriba estuviese descubierta, y si no tanto peor. Para que el impulso de los remos tenga el buen efecto a que se dirige su fuerza, debe ser acompasado, unido y uniforme, a cuyo fin bogan de cara encontrada los popeles con los proeles, y aún esta maniobra siempre se ha hecho en las galeras al descubierto, para evitar la confusión y los encuentros.

Siendo pues esta precaución dictada por la necesidad y la experiencia, ¿cómo podían las andanas distintas de remeros de las galeras antiguas, encerrados entre puentes, guardar orden ni compás en las bogadas sin verse,

ni oírse, ni tener comunicación los de un piso con los de otro? Y es tanta verdad que no la tenían, que Apiano dice: que habiendo sido una *trireme* ahujereada a la lumbre del agua, ésta entró tan súbitamente en la caserna de los *thalamitas* que todos se ahogaron, y que los *zygitas* y *tharamitas*, que eran los remeros de los puentes superiores, advertidos de este accidente, tuvieron tiempo para salvarse. Refiere también que otra vez, en un combate se había pegado fuego al puente superior, y estaba todo ardiendo, antes que los remeros de abaxo lo hubiesen advertido. Estos dos casos prueban, además, que los puentes o pisos eran enteros, esto es, que eran corridos de popa a proa.

A todas estas reflexiones se añade otra no menos natural o importante, y es que los mangos de los remos de los órdenes superiores se habían de cruzar los de una banda con los de la otra, pues la parte interior desde el escálamo había de guardar la debida proporción con la parte exterior; por consiguiente se embarazarían de modo que serían inútiles. Escalígero y Schéffero han querido salvar esta dificultad, suponiendo que los antiguos cargaban de plomo el mango del remo para entrapesar el resto que salía afuera; mas como este contrapeso no aumentaba la fuerza de la boga, siempre era menester aumentar el número de remeros. El remo es una palanca de segundo orden, cuyo punto de apoyo es el agua, el bastimento el peso y el remero la potencia; quanto más cerca de la potencia está el peso, obra menos; para tener todo su efecto, es preciso que su grado de fuerza esté en razón de la distancia del punto de apoyo al peso. Luego, pues, eran necesarios muchos hombres en cada remo, y esto no concuerda con las tripulaciones tan cortas que constan de las grandes galeras de los tiempos antiguos. Pero, pregunto, ¿si aun con todo este aumento de fuerzas en la boga, se lograría el fin, puesto que no tiene lugar una proporción aritmética entre una acción y una resistencia? Si un remo como quatro pedía tres hombres, un remo como ocho acaso pediría doce, hasta llegar a hacerse vanas todas las fuerzas de un agente por más que se multiplicasen.

Si estas consideraciones cubren de tantas dificultades y dudas los sistemas de los tres, quatro y cinco órdenes de remos, ¿qué medio se podrá descubrir para hacer verdadera la construcción del gran navío de Tolomeo Philopatro, de quarenta órdenes de remos, que nos describe Atheneo? Refiérese que esta gran máquina no tenía sino quarenta y ocho codos de altura, al mismo tiempo que se le colocan quarenta órdenes de remos, no excediendo éstos de quatro mil. Según esta cuenta, resultaría una nave casi tan alta

como larga, porque suponiendo ochenta andanas de remos, quarenta por banca, tocaban a cada fila sólo cincuenta remos: de que sacaríamos una máquina monstruosa, que ni era navío, ni era castillo, cuya pintura no debe caber sino en una fantasía muy desatinada. Es así que, para comprobar la existencia de estas naves, y otras semejantes de diez hasta treinta órdenes, se citan autores y libros, sin que la razón y el buen juicio se aquiete ni satisfaga, ¿qué derecho, pues, tendrán los testimonios de los demás escritores antiguos para persuadirme la existencia y uso de las galeras de tres hasta nueve órdenes?

Lo cierto es que si hubiesen podido existir estas complicadas naves, alguna ventaja o utilidad conocida para la guerra hubiera movido a semejante construcción. Pero nos falta saber qué mayor servicio y utilidad se sacaba de una *quinquereme* que de una *trireme*, y de una *bireme* que de una simple *nave longa*, que era propiamente nuestra galera. Ignoro si una de tres órdenes de remos andaría más que una sencilla, supuesto que a proporción del mayor número de remos era también mayor y más pesado el buque.

Si tenía alguna conveniencia o ventaja para los combates el uso de aquellas galeras cargadas de tantas andanas de remos, ¿cómo se abandonó su servicio desde el siglo IV, pues en tiempo del Emperador Valente no quedaba vestigio alguno de las *biremes*, *triremes* ni *quadriremes*, etc.? Vegecio, que vivía poco después, sólo habla de las *liburnas*. Yo concluyo declarando que me asaltan por todos lados nuevas dudas y dificultades, para creer que tales naves hayan existido; y si han existido, que hayan sido de algún uso ventajoso para la marina militar; pues a haberlo sido, las naciones beligerantes de la baxa edad, que restauraron la táctica naval y perfeccionaron la construcción de los baxeles de remos, no se hubieran reducido constantemente al servicio de las galeras sencillas antes y después del uso de las armas de fuego. Por último, la qüestión días ha que se hubiera decidido convenciendo a los eruditos y a los sistemáticos, si en lugar de componer disertaciones se hubiese intentado constituir una *trireme* en nuestros arsenales según las formas que nos han dexado descritas los antiguos, para probar después su navegación y gobierno a la vela y al remo.

FIN DE LA PRIMERA PARTE

MEMORIAS HISTÓRICAS

PARTE SEGUNDA

Del antiguo comercio de Barcelona

Impiger extremos curiit mercator ad Indos,
Per mare pauperiem fugiens, per saxa, per igneis.

HORAT. Epíst. I

A. Carnicero la inv. y dibujo. PP. Moles la grabo en Barcelona 1780

PARTE SEGUNDA

DEL ANTIGUO COMERCIO DE BARCELONA

DEL floreciente estado que tuvo en Barcelona el comercio marítimo en otro tiempo, nació la fama de aquella ciudad, derramada generalmente por todas las demás naciones, que la miraron como rico emporio de la España oriental, así como lo fue Sevilla de la occidental. El Magistrado Municipal de Oporto, escribiendo al de Barcelona en 1943, da a ésta el dictado de *ciudad insigne y opulentísima*. Antonio Gallo, historiador d Génova, que escribía por los años de 1466, dice: *qu era tan aventajada la agricultura y opulencia en esta ciudad, que no podía sufrir señor*. Gerónimo Paulo, que escribía su descripción de Barcelona en 1494, dice: *vimos esta nuestra ciudad florecer en gloria y riquezas*. Marineo Sículo, en su historia de las cosas de España, dice también: *florecía esta ciudad en grandísimos caudales y riquezas*. Pedro Bizarro, en sus anales de Génova de 1577, la intitula: *ciudad ínclita por sus leyes y riquezas*.

Éste fue el concepto que infundió a los estrangeros la opulencia de Barcelona, hija del tráfico y navegación. Pero no fue menos el que constantemente tenían los Reyes de Aragón de la utilidad de estos dos ramos de la economía política, que tanto poder y gloria dieron a su corona para hacerla respetar de toda la Europa, quando a cada paso celebran esta ciudad de poderosa por su contratación, y ensalzan las ventajas del comercio para el estado y esplendor de sus reynos: máxima que casi jamás se olvida en las cláusulas de los reales privilegios.

El Rey Don Pedro IV, en una cédula del año 1380, hablando de Barcelona, dice: *ciudad que se ha hecho rica, más por el mar y el tráfico, que por otra causa.*

El Rey Don Juan I de Aragón, en otro privilegio del año 1390, dice: *Si las demás ciudades y pueblos de nuestros dominios nos hicieron loables servicios a nos y a nuestros antecesores, Barcelona fue la principal, y digna de ser ensalzada con especial loor. Y como creciendo ella, vemos crecer también nuestra alteza, y nuestro poder hacerse más poderoso; debemos, con liberalidad, esmerarnos en los felices aumentos de tal ciudad.*

El mismo, en otro privilegio del año 1394, dice: *Deseamos que el arte mercantil, por el qual recibió la ciudad de Barcelona principalmente su aumento en los tiempos pasados, se dirija en adelante con más felicidad y menos riesgos, y prospere de bien en mejor.*

El Rey Don Martín, en su privilegio dado en 1401 a favor del Consulado, dice: *Deseamos favorecer el arte mercantil, por medio del qual la insigne ciudad de Barcelona y otras marítimas recibieron en los tiempos pasados grande incremento.*

Don Alonso V, en otro real privilegio de 1432, dice: *No olvidamos el cuidado y vigilancia que merecen la defensa, conservación y aumento del arte mercantil, sobre el qual descansa casi toda la cosa pública, no sólo de esta ciudad, sino de nuestros reynos y tierras.*

El mismo Soberano, en otro privilegio dado en Nápoles en 1444 para la misma ciudad de Barcelona, dice: *Atendemos a que la principal utilidad, así pública como privada, gira sobre la negociación mercantil.*

El Rey Don Juan el II de Aragón, en otro diploma dado en 1460, dice: *Juzgamos como peculiar de nuestra real alteza favorecer la contratación, en que estriba casi el pro común, no sólo de las ciudades, sino también de nuestros reynos y tierras, la qual en los tiempos pasados tomó grande incremento.*

El mismo Soberano, en otro diploma de 1473, se explica sobre el comercio en estos términos: *La dirección del arte mercantil de nuestros súbditos y vasallos, sin duda ninguna no forma la parte menor de nuestra república.*

Don Fernando II de Aragón, llamado el Católico, en una real cédula del año 1510, dice: *Barcelona, insigne capital de nuestro Principado de Cataluña, desde su principio recibió su auge y acrescentamiento del arte mercantil, y por medio de éste creció tanto, que por todas las partes del mundo fue nombrada como eminente y muy principal.*

En un privilegio de Carlos II, en 1683, en confirmación de varias prerogativas concedidas al Magistrado de la Lonja de Barcelona por Carlos I y Felipe II, se lee la siguiente cláusula: *Por causa del comercio, exercitado por los Barceloneses, adquirió su ciudad tanto poder de riquezas, que por éstas consiguió el nombre de RICA; y así en las conquistas poderosamente alcanzadas por nuestros Serenísimos antecesores en todos los países, con el apresto de sus naves, caudales y mercaderías dieron medios con que se extendiesen el nombre, las armas y la dominación de nuestros predecesores.*

No sólo los Reyes y su Consejo habían conocido las ventajas del comercio y de la navegación, sino que en los mismos súbditos era máxima nacional y constante la necesidad de fomentarlo, sostenerlo y levantarlo quando estaba en decadencia, mas no en desprecio, porque en Cataluña nunca recibió el daño de la opinión sino de otras causas externas. El Magistrado Municipal de Barcelona, en una representación dirigida a Don Fernando II en 1477 le dice: *V. M. no dudará que la navegación mercantil es la que conserva esta vuestra ciudad y todo el Principado, y que cesando aquélla, no es posible hacer vuestro servicio.*

Causas del tráfico lucroso de los barceloneses

De la opulencia, crédito y número de los mercaderes barceloneses, se puede casi evidentemente concluir que su tráfico fue muy extenso, favorable a su balanza; y por consiguiente, ventajoso, no sólo a los particulares, sino al público. Estas ventajas no podían andar separadas de una excelente pericia en el comercio de parte de los que lo exercían, y de la eficacia de las providencias de parte de los que gobernaban.

Pero como en aquellos siglos no era el número de las naciones concurrentes tan grande como ha llegado a ser de dos siglos a esta parte, ni tan

largas las navegaciones que se emprendían entonces, ni tan remotas las correspondencias, ha parecido a algunos autores económicos que pedía menos sagacidad la profesión mercantil, y unos cálculos y conocimientos más sencillos.

Me parece al contrario, que según el estado del mundo en aquellos tiempos, exigía mucha actividad y economía el comercio marítimo, y tal vez mayores precauciones y vigilancia de parte de los dueños de los navíos y de las cargazones, especialmente antes de conocerse el establecimiento de los seguros, que libertan al cargador de graves cuidados y vigilancia.

Entonces el mercader en persona, o su factor, o encomendero, solían embarcarse y correr no sólo los mares diversos, sino tierras de naciones y de usos muy estraños. Estos viages pedían valor, una vida dura y activa; pero también producían grande beneficio al público y a los particulares. Éstos conocían ocularmente los mercados, las oportunidades del tiempo, de los acopios, de las ventas y las necesidades de cada país; observaban, veían y trataban a todos los concurrentes estrangeros; adquirían gran práctica, y con esta comunicación nuevas luces, para dirigir sus negocios con utilidad y acierto.

En aquellos siglos no se conocían las compañías, que reúnen en un solo cuerpo las luces y la actividad de que hoy no necesitan los particulares accionistas y entonces debía tener cada uno. Para la conservación de estos cuerpos hoy hacen frente los Gobiernos, o con fondos, o con franquicias, o con tratados con las naciones, libertando al particular de tener que reñir cada agravio o maltratamiento.

Si en aquellos tiempos no era tan grande el comercio y navegación de los catalanes que el que hacen al presente, según pretenden algunos, a lo menos se puede probar por los hechos referidos en estas Memorias, que fue más extenso, más variado y más combinado el giro y tráfico por la diversidad de mercados, de escalas, de riesgos y de especulaciones a que se dedicaban entonces sus mercaderes, y por consiguiente más probada su inteligencia. Hemos leído que en un mismo tiempo traficaban en Constantinopla, en Syria, Romania, Egypto, Chypre, Candía, el Adriático, Italia, Túnez, Bugía, Fez, tratando con griegos, con turcos, con ingleses, con moros, con franceses, con flamencos, con portugueses y con andaluces, esto es, con cada uno en sus propias tierras. ¿Qué diversidad de monedas, de pesos, de cambios, de derechos, de plazos, estilos y prácticas, que todo se había de tener presente para el acierto en las empresas?

Pero hoy todo el comercio marítimo, aunque sea de un cúmulo y valor total, tal vez equivalente a los varios ramos que componían el antiguo, es más sencillo, menos complicado, y pide de parte del negociante y cargador menos combinaciones e inteligencia. Reducido lo principal a la carrera de la América, ida y vuelta directa, esto es, a dominios del Rey, no tiene el comerciante más cálculos que hacer que los de evitar la demasiada afluencia de géneros en un mismo parage, y asegurarse una conocida ganancia, reduciéndose los riesgos en tiempo de paz a la concurrencia de los contrabandistas, cuyo remedio corre de cuenta del Gobierno, sin que los súbditos tengan este cuidado y gravamen sobre sí.

Al contrario, quando no se habían descubierto las Indias Occidentales, los catalanes hacían no sólo el comercio de economía y el activo (y éste, no limitado, como hoy, casi todo a puertos de dominios españoles, en donde pueden gozar, con el fuero de nacionales, de las ventajas que no logran los estrangeros), sino que lo extendían a todas las escalas de la Europa comerciante y costas de África y Asia Menor; en las quales encontraban la concurrencia y rivalidad de otras naciones muy industriosas, como genoveses, venecianos, florentines, pisanos, anconitanos, marselleses, etc.

No estaba entonces reducido el comercio a un puerto, a un mercado, a una nación, ni a un ramo; para lo qual es fácil adoptar un sistema fixo de negociar, y tener un conocido despacho de especies, de producciones que exportar y de necesidades y gustos que socorrer. No sólo debían entonces conocer lo local de las tierras, sino las costumbres de los moradores, sus comodidades y fantasías, su genio y su forma de gobierno, y prever todos los riesgos a que se exponían, ya por asuntos de religión, ya por el carácter de sus naturales, ya por las enemistades entre los príncipes, cuyas cortes no tenían, como hoy, una armonía política tan bien establecida. La diversidad de pesos, medidas, monedas, derechos y estilos ¿qué estudio y práctica no exigía para calcular el buen éxito de qualquiera especulación? La necesidad de penetrar las intenciones e industria de los negociantes rivales, su inteligencia y sutilezas para competir con ellos en unos mismos mercados, ¿qué sagacidad no requería entonces? [1] Balducci Pegoloti, que escribía en 1340, dice: que los catalanes en su tiempo se hallaban traficando en Egypto, Chypre, Constantinopla, Berbería, Romania, Nápoles, Cerdeña, Marruecos y Sevilla. Sólo dexa de hacer mención de ellos en el Mar Negro y el de Azof,

[1] En confirmación de estas conjeturas, léase el capítulo siguiente, en que se trata *Del estado del comercio de los Europeos en Levante y Poniente en los siglos XIV y XV.*

adonde sin duda jamás penetraron, porque sólo los genoveses y venecianos lo navegaban exclusivamente, impidiéndolo a toda otra nación, o con fuerza armada, o con el favor de la Corte de Constantinopla, en la qual tenían muy gran valimiento.

Tenían entonces los catalanes que disputar la industria y economía no sólo a los estrangeros en los países remotos, sino a razas de gente perspicaz y usuraria dentro de su misma casa.

Establecimientos de los judíos y moros

Por el número de las *morerías* y *juderías* que existían en la Corona de Aragón, y por el derecho que cada una pagaba, llamado de *Cenas Reales* en los siglos XIV y XV, se podrá venir en conocimiento de la copia de estas gentes, que estaban establecidas y traficaban libremente en los Reynos de Aragón y de Valencia, y en el Principado de Cataluña, baxo la salvaguardia del gobierno, en sus aljamas o congregaciones *.

En Aragón las *aljamas* de moros en el año 1336 eran nueve, siendo la mayor la de Litera; en Valencia una, la de la capital; y en Cataluña tres: la de Barcelona, la de Tortosa y la de Lérida. Las *aljamas* de judíos eran: una en Aragón, otra en Valencia y cinco en Cataluña, es a saber, las de Barcelona, Gerona, Tortosa, Besalú y Villafranca del Panadés, siendo la mayor la de Tortosa, pues pagaba ocho veces más que la de Barcelona y la de Gerona, que eran las más numerosas.

En el año 1438 las *aljamas* de moriscos eran: quince en Aragón, siendo la mayor la de Hariza; en Valencia siete, la mayor la de Val de Uxó; y en Cataluña tres: las de Tortosa, Cervera y Lérida, la primera y la última iguales. Las *aljamas* de judíos eran en Aragón diez y nueve, la mayor la de Barbastro; las de Valencia tres; las de Cataluña sólo una, la de Gerona, que era la más numerosa de todas las tres Provincias [2].

[2] Véase el ap. n.º 43, donde se inserta un estado auténtico e individual de todos estos establecimientos.

* Sobre los judíos véanse las obras de JACOBS, *An inquiry into the sources* y REGNÉ, *Catalogue*, y el examen crítico de las mismas en ROMANO, *Análisis de los repertorios*. Son obras fundamentales: AMADOR DE LOS RÍOS, *Historia social, política y religiosa de los judíos*; BAER, *Die Juden*, y *Toledot ha-ychudim*; NEUMAN, *The Jews of Spain*. Para bibliografía complementaria véase Ap. núm. 43. Sobre población musulmana de los reinos de la Corona de Aragón véanse BOFARULL Y MASCARÓ, *Censo de Cataluña*; CARO BAROJA, *Los moriscos aragoneses*; HALPERIN, *Recouvrements de civilisation*, y *Un conflicto nacional*; IGLÉSIES, *Pere Gil*, p. 123, y *Població catalana (segle XVI)*, p. 25-26; LAPEYRE, *Géographie de l'Espagne morisque*; MASIÁ, *Censo de población musulmana*; NADAL-GIRALT, *Ensayo metodológico*, y *La population Catalane*; REGLÁ, *La expulsión de los moriscos*, Bibliografía complementaria en el Ap. n.º 43.

En Barcelona era muy antigua la residencia de los judíos, pues desde el siglo XI hallamos que Monjuich, que domina y defiende a esta ciudad, tomó esta denominación (y es lo más verosímil) de las sepulturas de los hebreos, pues *juich* en catalán antiquado es el adjetivo *judayco*; y así en todos los instrumentos de la baxa edad se halla nombrado por naturales y estraños *mons judaeus*, o *mons judaicus;* y nunca *mons jovis*, sino por los eruditos quando se refieren a los tiempos del imperio romano, el qual entonces pudo recibir este nombre de algún templo o ara consagrada a Júpiter por la gentilidad. Como en Gerona hay vecino a sus muros otro monte con el mismo nombre de *monjuich*, es de creer que sacase esta denominación del mismo destino, que le darían los hebreos de aquella ciudad, en la qual hallamos que residieron en gran número. En Barcelona se conserva todavía *la volta dels jueus*, y *el call juich*, que equivale en castellano a *arco de los judíos* y a *calle judayca*.

Pestes, azote del comercio

Si después de esto pasamos los ojos por los diversos contratiempos que padeció el comercio, maravilla a la verdad cómo podía resistir a un mismo tiempo al furor de los piratas, al terror de las censuras apostólicas, al azote de las usuras hebraicas y de las calamidades físicas. El mismo tráfico marítimo que acarreaba las riquezas y las comodidades, traía envueltos entre los objetos de la necesidad y de la codicia humana, la destrucción de los mismos hombres. Las pestes, hoy sólo arraygadas en los países de los fatalistas e indolentes musulmanes, eran entonces muy freqüentes entre los europeos, a lo menos en las provincias y puertos del mediterráneo. Contra esta calamidad pública, que sin duda se propagaba por el comercio de Ultramar y Berbería, en muchos siglos no se opuso policía alguna eficaz y permanente en las plazas marítimas, que eran las que más lo necesitaban. Por lo que respeta a las luces y medios preventivos para evitar estos males, todos vivían como mahometanos, a lo menos del siglo décimo sexto para arriba *.

Por los estragos que ha padecido Barcelona desde principios del siglo XIV hasta mediados del XVII, se puede colegir quáles eran las máximas

* Sobre pestes y epidemias en Cataluña véanse Giralt, *En torno al precio del trigo;* López de Meneses, *Documentos acerca de la peste negra;* Nadal-Giralt, *Ensayo metodológico* y *La population catalane;* Smith, *Bills of Mortality and Population;* Verlinden, *La grande peste de 1348;* Viñas y Cusi, *La glánola a Barcelona*, y *Datos históricos sobre epidemias.*

que reynaban entonces en los espíritus, y quáles serían los efectos del azote tan repetido de crueles contagios y epidemias. Forzosamente debía quedar paralítica y exánime la contratación en algunas épocas, interrumpidas la navegación y la industria por los estragos del mal, que alguna vez dexó yerma y desamparada la ciudad. De aquí vendrá quizás la falta de noticias mercantiles en ciertas épocas, que no las llenan, como debiera esperarse, los documentos de aquellos tiempos.

Si a pesar de estos casos de públicas calamidades, Barcelona llegó a adquirir las riquezas, población y prosperidad que han dexado encarecidas los Reyes en sus diplomas, y los autores nacionales y estrangeros en sus crónicas, según se acaban de referir, es menester atribuirlo a la mayor actividad y diligencia que ponían sus moradores en reparar sus ruinas que en precaverlas o atajarlas. En efecto, no se lee que en dos siglos se aplicase medio alguno dictado por la previsión del gobierno, ni por las experiencias de la física, para prevenir las causas de este azote, que se repetía sin obstáculo, y se enconaba y obstinaba a discreción de su actividad; sin que jamás los estragos pasados abriesen los ojos a los pacientes para los venideros. Todas las providencia se reducían a disponer procesiones públicas de rogativas, votos de fiestas, romerías, penitencias solemnes en los que se libraban del contagio, y exequias con grande aparato fúnebre a los difuntos [3].

En el siglo XIV, desde el año 1333 hasta 1396, se padecieron seis pestes; en el siglo XV, desde el año 1408 hasta 1497, se contaron diez y seis estragos, entre pestes declaradas y epidemias; en el XVI, desde el año 1501 hasta 1598, se repitieron por ocho veces las pestes y epidemias; en el siglo pasado no se hace memoria sino de una en 1651, la más cruel y mortífera que se había experimentado desde la *peste negra* de 1348, y duró más de ocho meses. En todo este transcurso de tiempo no se halla reglamento, ni establecimiento público, para preservar la salud de los vecinos, hasta 1488, en que el Concejo municipal empezó a tomar providencias económicas para el resguardo; y en el siglo siguiente ya se ivan executando algunas disposiciones para cortar la comunicación por mar y por tierra con los parages infestados, se pasaban avisos y se recibían de afuera para tomar las precauciones convenientes.

Pero en todo esto no había un sistema fixo ni arreglado, sino una policía inconstante, sugerida por la necesidad presente y aplicada a los casos quan-

[3] Léase el ap. n.º 39, donde se refieren cronológicamente apuntados los estragos de las pestes, y la incuria de los hombres en un pueblo por otra parte culto.

do se temía el mal o ya se padecía, pues en esta ocasión se tomaban providencias severas por bandos municipales. No se prescribieron las quarentenas, o purgas de precaución a los bastimentos o personas que venían de parages sospechosos, hasta el año 1563; ni junta permanente de sanidad se estableció hasta 1632, en que se formaron instrucciones preventivas e imprimieron métodos curativos de la peste *; finalmente, hasta el año 1709 no se construyó casa de lazareto en la marina **.

De todas las sobredichas pestes fueron algunas tan atroces, que admira cómo pudo repoblarse aquella ciudad, y mucho más cómo llegó a florecer en opulencia y poder. En el documento que va citado e inserto en el apéndice de notas del tomo IV de estas Memorias, se leen con no menos maravilla los freqüentes contagios que afligieron otros puertos y ciudades del mediterráneo, así de España como de otros Reynos y Provincias, según consta por los avisos que recibía el Ayuntamiento de Barcelona, especialmente en todo el siglo pasado: hechos muy importantes, de que no hacen la menor mención nuestros historiadores. Y si en tiempos más modernos se repetían con tanta freqüencia los contagios, ¿quántos más serían en los pasados, en que por causa, ya sea del mayor comercio y comunicación con los países de los mahometanos, ya de una menos ilustrada policía en este ramo de la sanidad pública, debía ser más freqüente esa calamidad?

Quando se dice que no se halla que en Barcelona se tomasen providencias para precaver los contagios, no se infiere que se abandonase absolutamente todo recurso humano, sino que no se había plantificado formalmente un establecimento fixo para la preservación de la sanidad, como actualmente existe. Las providencias eran entonces temporales, y sólo exercía el Ayuntamiento sus facultades en los casos en que se anunciaba o se descubría el contagio.

El Rey Don Fernando el Católico, por privilegio [4] de 1510, había concedido al referido Ayuntamiento la facultad suprema y privativa de cuidar de la pública salud en los casos de contagio o recelo de su comunicación, dexando a la disposición de sus magistrados la custodia de la ciudad, y la expedición de edictos para la buena policía; sin impedimento

[4] Col. Dip., n.º 440.

* Sobre métodos curativos de la peste véase COMENGE, *La Medicina en Cataluña*, p. 123 y sig. Extenso repertorio bibliográfico de los siglos XV, XVI y XVII en *Bibliografía medical de Catalunya*. Véase también SÁNCHEZ GRANJEL, *Bibliografía española de Historia de la Medicina*.

** Se refiere a la Junta de Sanidad del Puerto de Barcelona, cuya documentación se conserva en el A. H. M. Véase GIRALT RAVENTÓS, *Sources barcelonaises*, y VOLTES, *Fondos del Instituto Municipal de Historia*.

de parte del Virey de Cataluña, del Gobernador General, ni de otro juez, ni tribunal real; antes todos éstos debían prestarles auxilio y ayuda para la execución de las providencias municipales; declarando ser propia e inherente a los Concelleres esta potestad, pues éstos por institución de su oficio de Padres de la patria nunca debían desampararla en ninguna aflicción, aunque fuese a costa de sus vidas [5], obligación que no tenían aquellos xefes y oficiales reales, quienes en semejantes casos gozaban permiso de ausentarse de la ciudad, como fue siempre costumbre.

Acaso los efectos de estos estragos, que fueron más mortíferos y funestos que nunca a fines del reynado de los Reyes Católicos, y primeros tiempos del de Carlos I, contribuirían, juntos con otras causas políticas, ya del furor turquesco en Levante, ya del descubrimiento del Cabo de Buena-Esperanza, a la precipitada declinación y debilidad que experimentó Barcelona en su navegación nacional por aquellos tiempos.

Por las listas del derecho de ancorage * se manifiesta que en el año 1498 sólo se cuentan haber fondeado en su puerto, esto es, buques catalanes: siete procedentes de Cerdeña, dos de Sicilia, uno de Nápoles, otro de Roma, dos de Gerona, dos de Marsella, uno de Galicia y otro de Málaga; que en el año 1499 sólo se cuentan quatro procedentes de Provenza, tres de Génova, cinco de Cerdeña, tres de Sicilia, tres de Nápoles y tres de Andalucía; en 1500, siete de Cerdeña, seis de Francia, uno de Génova, dos de Sicilia, quatro de Nápoles, siete de Alicante, uno de Sicilia, cinco de Málaga y uno de Roma; en 1501, seis de Málaga, uno de Provenza y otro de Sicilia; en 1503, nueve de Cerdeña, dos de Sicilia, dos de Roma, dos de Andalucía, uno de Génova y otro de Oporto; en 1504, dos de Cerdeña, cinco de Sicilia, dos de Nápoles, uno de Roma, uno de Cádiz, uno de Alicante y otro de Niza; en 1505, seis de Nápoles, dos de Sicilia, dos de Cerdeña, uno de Génova y dos de Alicante; en 1506, dos de Cerdeña, dos de Sicilia, tres de Nápoles, uno de Venecia y uno de Málaga; en 1507, dos de Nápoles, uno de Sicilia, uno de Galicia y otro de Cádiz; en 1508, quatro de Andalucía, tres de Cerdeña, dos de Nápoles, dos de Sicilia, uno de Venecia y otro de Génova; en 1510, tres de Nápoles, quatro de Cerdeña y uno de Roma;

[5] Esto se verificó heroycamente en el horroroso estrago de la *peste negra* del año 1348, pues consta en los registros del Ayuntamiento que de los cinco Concelleres de la ciudad murieron los quatro, y que del Concejo de los cien Jurados o Prohombres, casi todos. Infiérase de este hecho quál sería la mortandad en el vecindario de un pueblo mercantil como era entonces Barcelona.

* Cf. Ap. n.° 35, donde se publica una lista de los años de 1496 a 1546.

en 1512, tres de Cerdeña, quatro de Andalucía, quatro de Sicilia, uno de Portugal, uno de Nápoles, otro de Roma y otro de Narbona; en 1520, tres de Nápoles, quatro de Cerdeña, dos de Génova y uno de Portugal; en 1523, tres de Nápoles, nueve de Cerdeña, siete de Andalucía, uno de Lisboa y otro de Sicilia; en 1524, quatro de Cerdeña, uno de Nápoles, uno de Sicilia, dos de Cádiz, dos de Cartagena y uno de Lisboa; en 1525, siete de Cerdeña, tres de Génova, tres de Cartagena, siete de Andalucía y uno de Provenza; en 1526, once de Languedoc, quatro de Andalucía, dos de Génova, uno de Portugal, uno de Sicilia y dos de Niza; en 1527, quatro de Andalucía, seis de Cerdeña y uno de Sicilia; en 1528, tres de Sicilia, tres de Cerdeña y uno de Provenza; en 1529, tres de Cerdeña, dos de Nápoles, uno de Génova, uno de Provenza y otro de Mónaco; en 1531, tres de Cerdeña, uno de Nápoles, uno de Sicilia, uno de Languedoc y otro de Almería; en 1534, seis de Cerdeña, tres de Andalucía, dos de Sicilia, dos de Nápoles, uno de Portugal, uno de Languedoc y otro de Niza; en 1535, dos de Cerdeña y dos de Sicilia; y en 1537, seis de Cerdeña, tres de Andalucía, uno de Génova y otro de Sicilia.

CAPÍTULO I

ESTADO DEL COMERCIO DE LOS EUROPEOS EN LEVANTE Y PONIENTE EN LOS SIGLOS XIV Y XV

Como los catalanes con sus naves, factorías y tráfico corrían todos los mercados y escalas freqüentadas ya de los activos italianos de aquellos tiempos *, no será fuera de propósito, para probar quánta más inteligencia y sagacidad que al presente exigía entonces la profesión mercantil, exponer una idea de la pintura económica que de todos los ramos de la contratación, plazas y puertos de comercio hizo Francisco Balducci Pegoloti, negociante florentín, que en 1340 recopiló en un curioso tratado, intitulado *Prattica della mercatura*, todo lo que en sus viages propios y en los agenos se había observado hasta aquel tiempo **.

El que sabe quán alterados están en nuestras crónicas castellanas los nombres propios de lugares y provincias estrangeras, que sólo con mucha inteligencia de la geografía moderna un buen etimologista puede decifrarlos, conocerá quánto trabajo se ha puesto en aclarar los nombres de los puertos y plazas de Europa, África y Asia, que se leen corrompidos en los códices de Balducci y de Uzano, según el habla vulgar de los mercaderes y mareantes de aquellos siglos [1].

* Obras generales: Baker, *Medieval Trade Routes;* Cipolla, *Money, Prices and Civilization;* Doehaerd, *Mediterranée et Economie Occidentale;* Heers, *Il commercio nel Mediterraneo;* Heyd, *Histoire du Commerce du Levant;* Lopez-Raymond, *Medieval Trade;* Lopez, *Trade of Medieval Europe: the South;* Postan, *Trade of Medieval Europe: the North;* Postan-Rich, *Trade and Industry;* Sapori, *Studi di storia economica;* Schaube, *Storia del commercio.*

** Para todo cuanto se refiera a la obra de Pegolotti véase la reedición anotada y comentada de Allan Evans.

[1] Quién diría que por Arrás se leyese *Arazza*, por Argel *Algieger*, por Alost *L'Ostia*, por Beauvais *Beivagio*, por Bruselas *Borsella*, por Beziers *Bindersi*, por Balaguer *Balingheri*, por Bugía, *Buggiea*, por Beja *Beggia*, por Cefalú *Cienfalonia*, por Colibre *Colliuri*, por Cadaqués *Capodacher*, por Caen *Camo*, por Cádiz

Comercio en el Mar Negro

La expedición más remota que en el siglo XIII habían emprendido por mar los italianos, fue la de la *Tana*, que así llamaban entonces a lo que es hoy *mar de zabache*.

Aunque a los principios los pisanos y florentines, promiscuamente con los genoveses y venecianos, expedían sus naves y factores a los mercados del *mar mayor*, que así se llamó por muchos siglos el mar negro, estas dos últimas naciones, por la debilidad del gobierno de los Commenos y Paleólogos en el trono del Imperio Griego, adquirieron tanto poder y tales franquicias, que arrojaron de sus puertos y factorías a los demás pueblos competidores suyos en industria y actividad, quedándose únicos y exclusivos poseedores del tráfico de aquellos remotos países, hasta la toma de Constantinopla por Mahometo II en 1453.

De la *Tana* se traían granos, peletería, corambres, baquetas y seda; lo que se llevaba allá era aceyte, azafrán, hierro, estaño y vinos. Los genoveses y venecianos pagaban 4 por 100 de los géneros que exportaban e importaban, y las demás naciones el 5; de donde se infiere que también concurrían allí otros pueblos.

Es muy curioso el estado circunstanciado que pone Balducci de todos los cargaderos que había en una y otra banda del mar de Zabache, llamada la una banda *de Gazeria*, y la otra, banda *de la Zecchia*, con sus nombres hoy desfigurados, o de lugares que no existen. Por la individual descripción del fondeadero de cada uno, se colige que eran playas baxas y mansas, que no permitían surgir las naves sino a cierta distancia de la tierra.

Entre los puertos de la banda de *Gazeria*, el primero al entrar en la Tana era *Puerto-Pisano*, que tomó el nombre de sus fundadores los pisanos. Las naves de dos mil modios de Pera (esto es, de 300 toneladas) cargaban a cinco millas, y las menores a proporción; el segundo se llamaba *Locobardi*,

Cadesse, por Cambrai *Cambragio*, por Chalons *Celona*, por Duai *Doagio*, por Dulciño *Dolciegne*, por Fez *Fiesa*, por Gibraltar *Sibecarie*, por Gozo *Gousi*, por Algarbe *Gharbo*, por Gerbes *Gherbi*, por Gante *Guanto*, por Ipres *Ipro*, por Hieres *Ieras*, por Lannoi *Lagnino*, por Maubeuge *Malvagio*, por Mequinez *Michelenza*, por Milán *Melano*, por Malinas *Mellino*, por Melún *Melona*, por Amiens *Miensa*, por Málaga *Málicha*, por Nimes *Mimissi*, por Fedal *Niffe*, por Provios *Proïno*, por Puerto Mauricio *Portomoriggi*, por Rosas *Roso*, por Reims *Renso*, por Ruremont *Terramondo*, por Salou *Salo*, por Salobreña *Salovigna*, por Estepona *Stoponna*, por Ceuta *Seta*, por Salvatierra *Superterre*, por Sevilla *Sobilia*, por Salé *Salle*, por Torrós *Archurgio*, por Trafalgar *Tarfagar*, por Tolosa *Tolosa*, por Valencienas *Valenzino* y por Vejer *Vacher*, por Safi *Zaffia*, y así de otros muchísimos.

y se cargaba a diez millas, fuese la nave que fuese; el tercero, *Lobesom*, en donde cargaba todo buque a cinco millas; el quarto, *Ipoli*, y se cargaba a cinco millas; el quinto, *Vóspero*, cuyo cargadero estaba a distancia de un cable.

Entre los puertos de la banda de la *Zecchia*, era el primero *Caffa*, y el mejor, porque cargaban los navíos cerca de tierra, unos más que otros, conforme el agua que calaban; el segundo, que era también de los mayores, se llamaba *Aliffetti*, en donde cargaba cualquier buque a distancia de un cable de la tierra.

El primer puerto de la *Tana* de la banda de la *Zecchia* era *Balzimachi*, en donde a tres millas cargaba qualquier buque; el segundo era el *Taro*, y el tercero el *Pesce*, cuyos cargaderos estaban a cinco millas; el quarto se llamaba *de S. Jorge*, que por tener mal fondeadero nada se cargaba en él [2].

Pero el más importante puerto de todos era el *Caffa*, por su situación y por la riqueza de la ciudad. Era el principal mercado y casi exclusivo de los genoveses, pues eran francos del tres por 100 que pagaban de entrada y de salida las demás naciones al Príncipe del país [*].

Otro de los puertos de importancia y muy freqüentado de los genoveses y venecianos, era el de *Trebizonda* en el mar negro, en la costa del Asia Menor. A este mercado venía a desembocar todo el comercio de *Tauris*, que era el depósito de las mercaderías de la Persia y de la India. Las medidas eran iguales en ambas ciudades, y en el viage se regulaban de doce a trece jornadas para un mercader escotero a caballo, y de treinta a treinta y dos yendo en caravana.

Baxaba de Tauris mucha especería, añil, incienso, perlas y lanas finas, y por *Trebizonda* se introducían paños, lencería y estaño. Las mercaderías que llegaban a este puerto, y se vendían en su territorio a los naturales, pagaban al Emperador Griego del país tres por 100; mas si se vendían a genoveses, u a otra nación latina, eran francas. Si los géneros que llevaban por mar a dicha ciudad, no se querían vender allí, sino llevarlos o despacharlos para Tauris, se pagaban al fisco imperial veinte y ocho aspros por carga, y uno al cónsul nacional; y el que venía de Tauris con mercaderías a Trebizonda, bien fuese especería u otra cosa, pagaba quince aspros por cada carga, los catorce para el fisco y el uno para el cónsul.

La nueva ciudad de *Pera* era la estapla de los genoveses; y de aquí en-

[2] PEGOLOTTI: *Pratica della mercatura*, capítulo IX, p. 39.

[*] Sobre la importancia de Caffa véase LOMBARD, *Caffa et la fin de la route mongole*.

viaban a Trebizonda sus galeazas en busca de las sedas y de la especería, llevando al mismo tiempo higos pasos de Mallorca y de Almería; bocaranes de Arzinga y de Chypre; lienzos de Champaña; paños franceses y flamencos; azeyte de Venecia, de la Marca, de la Pulla, de Gaeta y de otras partes.

En 1404 era Trebizonda muy freqüentada, según expresa un español [3] que estuvo en ella en el mismo año, cuyas palabras son éstas: «Esta ciudad de Trapizonda es poblada a cerca del mar, es de parte de fuera cercada de arrabales y muchas huertas. Junto al mar hay dos castillos, el uno es de los venecianos y el otro de genoveses, los que hicieron por consentimiento del Emperador.»

Otra de las factorías que mantenían todavía los genoveses en aquella costa oriental del mar negro a principios del siglo XV, era la ciudad de *Samastro*, la qual describe el mismo testigo de vista español en estos términos: «Samastro es de genoveses, villa pequeña de Turquía junto al mar, con pequeñas casas, por que fuera de su recinto se ven grandes edificios caídos de templos y palacios: lo que denota su mayor población y grandeza pasada.»

El propio testigo, que antes estuvo en Pera, así habla de esta población, hoy arrabal de Constantinopla: «Pera es una ciudad pequeña y bien poblada, con fuerte muro, buenas y hermosas casas. Es de genoveses y del señorío de Génova, y está poblada de genoveses y griegos.» Así continuó hasta la pérdida de Constantinopla en 1453.

Balducci, que había estado en ella por los años 1337, dice: que la mayor parte del tráfico y comercio que había entonces en Constantinopla y Pera, se hacía en esta última ciudad, porque aquí residían más de continuo los mercaderes, pues en la parte de Constantinopla moraban los griegos, y en la de Pera los francos, esto es, los genoveses [4].

[3] González de Clavijo: *Historia del Gran Tamorlán.*

[4] La navegación y tráfico de éstos sería muy extendido por aquellos mares a principios del siglo XV, pues consta del viage al Tamorlán por Clavijo que la nave que llevó desde Cádiz, en 1404, los embaxadores del Rey de Castilla a cumplimentar a dicho Príncipe Asiático fue una carraca mercante genovesa, su patrón, *Julián Centurioni*, que iva a la isla de Rhodas. De aquí hasta la isla de Scio los llevó otra nave genovesa; patrón, *Leonardo Gentile*. De Constantinopla a Trebizonda, una galera genovesa de *Nicolao Socato*.

A la vuelta, desde aquella ciudad a Pera los conduxo otra nave genovesa de *Nicolao Cojano*; aquí a Génova dos carracas genovesas que venían de Caffa; y de Génova a San Lúcar de Barrameda la nave de *Bimboso Bárbaro*, también genovesa.

Esta nación hacía mucho comercio en Sevilla entonces.

Comercio en Constantinopla

Sigue Balducci tratando de Constantinopla *, adonde concurrían las demás naciones del mediterráneo con más o menos privilegios; y especifica lo que se pagaba de derechos de tránsito en aquella capital y en Pera. Dice: que de todos los géneros de peso que se pesaban a quintales, adeudaban así el comprador como el vendedor tres libras por decena de quintales, salvo los genoveses, que eran francos en Pera; pero que los venecianos y todas las demás naciones lo pagaban. El tráfico directo de aquella capital con Sevilla y Cádiz por mercaderes italianos, sería muy corriente en aquel tiempo, porque enumera con bastante prolixidad la correspondencia de los pesos y medidas de unos pueblos con otros, y también con Fedal de Marruecos.

Especificando más abaxo los derechos que se adeudaban en la aduana imperial de Constantinopla, a la introducción y a la saca de mercaderías, dice: que los genoveses y venecianos gozaban de entera franquicia en ambos casos; que los pisanos pagaban de introducción dos por ciento del valor que tenía el género en Constantinopla. sin rebaxa de los gastos; y, además, de exportación otro dos por ciento, pero esto no lo pagaban sino el tiempo de la saca, y adeudaban otro tanto en Pera; que los florentines, provenzales, catalanes, anconitanos y sicilianos, adeudaban en la salida dos por ciento del valor de la mercadería, con la condición de pagar este derecho quando pagaban el de entrada; pero después eran dueños de sacar quanto querían sin exigírseles otro derecho; a menos de que el dinero que produxere la venta de lo introducido se emplease para traficar en el país con compras y ventas, porque en este caso por cada una de estas operaciones se pagaba el dos por ciento. Pero si embarcaban géneros para navegarlos al Mar Negro, al retorno pagaban el dos por ciento de lo que hubiesen extraído, y nada más.

Prosigue tratando de las diferencias de precios y calidades de los trigos que se traían del Mar Negro a Constantinopla, cuya provisión ocupaba gran parte de la navegación que en aquel mar hacían los venecianos, pisanos y genoveses. El trigo de *Rodesto* era el estimado que producía la Romanía; y el de Caffa el mejor del Mar Negro, y de Ghazeria, y aun de Liffeti. El trigo de *Azilo* valía casi al mismo precio que el de Caffa, pero éste tenía más compradores. El de *Moacastro* era casi igual al de Azilo, bien que este último

* Sobre comercio con la Romania véase el cap. IV, lib. I, parte II, t. I, de la presente obra.

tenía más venta porque se conservaba mejor para embarcarlo. Los trigos de *Varna*, de la *Zaorra*, de *Vecina* y de *Sinope*, eran los peores de todos; y no había en toda la Romanía otros granos de nombre.

El trato del alumbre sería entonces un ramo considerable en Constantinopla, pues se extiende el autor florentín en sus diferentes calidades, precios y nombres, que hoy no se conocen, y son los siguientes: primero *alumbre de Roccha* y *de Colonna*, que era el superfino, y el mejor que se laboreaba en Levante y en todo el Imperio de Romanía: segundo, *alumbre de Sorta*, de la buena alumbrera, que era el de la segunda calidad; a éste seguía el de *Foglia*: a éste el *de Coltai* y *de Altoloco* en la Natolia, y el *lupayo* turquesco. Nombra después otras tres clases de alumbre: el *chisico*, el *ghiachillo* y el *corda*, que eran los peores que salían de Romania y Turquía.

Las calidades de cera que baxaban a Constantinopla y a Pera, eran las que venían de Romanía, o del Mar Negro; pero la cera hecha en panes de la *Tana* no era tan limpia, tan amarilla y colorida como la derretida en molde del mismo parage, y ésta se llamaba *cera zavorra*.

Los vinos que llevaban los latinos a Constantinopla, eran: los de *Creta*, de *Tropea*, y *Cotrón* en Calabria: de *Patti* en Sicilia y en Pulla; de la *Marca de Ancona*; y de la *Baxa Romanía*.

Los paños que se introducían en aquella capital por los navegantes italianos, eran los de *Chalons*, *Tournay*, *Beauvais*, *Bagnoles*, *Castellnou*, *París*, *S. Dionisio*, *Tolosa*, *Narbona*, *Carcasona*, *Besiers*, *Montolieu*, *Bruselas*, *Malinas*, *Lovayna*, *Brujas*, *Gante*, *Popolugnio*, *Anveres*, *Tritane*, *Perpiñán*, *Venecia*, *Milán*, *Como*, *Florencia*, y cobertores de *Provins*, bancales de *Bagnoles* y blancos de *Narbona*. En esta cuenta, como en otras, nunca habla Balducci de los paños y demás estofas de Cataluña, porque excepto los de Perpiñán, que los cargaban por su cuenta los extrangeros en el puerto de Agde, los barceloneses los extraían y navegaban por sí y en buques nacionales.

Ruina del comercio de Constantinopla, Pera y Mar Negro para los latinos

Este importante comercio de la Romania alta y baxa y del Mar Negro, que por espacio de más de dos siglos había sostenido casi exclusivamente las grandes escalas y factorías de los genoveses, pisanos y venecianos, sufrió el catástrofe más lastimoso después de la pérdida de Constantinopla. Para aprovechar la ocasión de referir las causas y progresos de esta ruina del tráfico de los christianos en levante, pondremos aquí una sucinta relación

histórica y política, extractada de la Crónica de *Benedetto Dei* (págs. 56 y siguientes), autor contemporáneo, que escribía en el año de 1479, aunque en desaliñado lenguage florentino:

«Si el Rey Alfonso de Nápoles, dice, y los venecianos, en lugar de ocuparse y gastar sus fuerzas para dominar la Italia, hubiesen cuidado de contener los progresos de los turcos, Mahometo no hubiera conquistado a Constantinopla con tanta ruina de la christiandad.»

«En 1454, viendo los moradores de Pera que era irresistible el Gran Turco con la toma de Constantinopla, y que faltos de todo socorro y auxilios por estar tan lejos de Génova, los amenazaba Mahometo, que se disponía a embestir su Colonia; resolvieron enviarle las llaves de la ciudad por mano de dos mensageros, que la entregaron a su discreción, con sus personas y bienes, haciéndose sus vasallos. El Turco, por esta liberalidad, les concedió que no se daría a saco la ciudad, ni se cautivarían las personas. Dexó pillar todas las iglesias, menos la de S. Francisco, que era de genoveses, y cautivó todos los habitadores de la ciudad, hombres y mugeres, esclavos y forasteros, imponiéndoles el pecho de un ducado anual por cabeza.»

«En 1455, en menos de seis meses, conquistó el Gran Turco la ciudad e imperio de Trebizonda, dexando allí a un hijo suyo por Emperador; pero los genoveses de Caffa se ligaron con el Señor de Sinope y con el Kan de los tártaros de Crimea para resistir a las invasiones de los turcos.»

«En 1456, el Gran Turco prendió y sujetó al Señor de Castamina; y después tomó a Sinope, Samastro, Limiso, Colsello y Cuppa, y se apoderó de toda la tierra que el Tártaro y los genoveses poseían en las costas del Mar Negro, y la saqueó. De aquí pasó a embestir a Caffa, y la sitió; de modo que la hizo tributaria en 5.500 ducados al año, y cincuenta halcones peregrinos.»

«En 1457 los genoveses se quejaron de este trabajo y opresión a sus compatriotas de la isla de Scio, y a los de Foglia, puerto de la Natolia en el Mar Negro, en el qual beneficiaban mucho alumbre. Habiendo caído en manos del Gran Turco estas cartas, envió a la conquista de Floglia, que fue tomada, haciendo esclava la gente. Seguidamente taló toda la Armenia Menor, hasta el golfo de Lajazo, contra Calomán, que reynaba allí. De todo esto se reían los venecianos de levante en aquel tiempo, porque no les tocaba a ellos».

«En 1458 el Gran Turco, habiendo sabido que los genoveses de Scio tenían plática e inteligencia con el Déspoto de Servia, con los Señores de

Athenas, de Argos, de Misitra, con los Búlgaros, Albaneses y otros Señores griegos habitantes de la Morea, y que trataban cómo defenderse en su territorio y dominios, hizo la guerra al Déspoto, tomándole sus estados, y los de los otros señores sus comarcanos. Después, siguiendo la costa marítima, embistió a Athenas y otros lugares de los Señores de la Stiva y de Setina, que eran descendientes de los Acciolis y Pittis de Florencia, y fueron hechos esclavos. Esta noticia se sintió sobre manera en Venecia y Génova, que mucho temían ya de la prosperidad de este monstruo de Turquía. Pero los venecianos de levante y los de Pera se reían de esto, como hombres que creían sujetarle dentro de un año.»

«En 1459 el Gran Turco corrió la Esclavonia y la Albania; tomó a Ragusa y la hizo tributaria en quatro mil y quinientos ducados de oro. Después invadió la isla de Scio, y la hizo tributaria en ocho mil ducados anuales. De allí pasó a Rhodas, haciendo tributario al Gran Maestre en quatro mil y quientos ducados.»

«Por mayo de 1460 supo el Gran Turco que los venecianos y genoveses habían enviado solemne embaxada al Papa, que se habían quejado mucho con el Duque de Milán y los Florentines de los daños recibidos en levante, y que habían movido a todos los Príncipes christianos para una empresa contra los otomanos. Pero en este mismo tiempo tres galeazas de florentines aportaron a Constantinopla; y sus patrones, por complacer al Gran Señor, le confirmaron aquellas noticias, participándole como se preparaba en Italia una expedición. Por esta fineza concedió para siempre a los florentines muchas franquicias, y comercio libre en Constantinopla. También le habían hecho saber cómo los florentines eran enemigos de los venecianos, y que lo eran asimismo del Duque de Milán, y que así no se moviese, que ningún mal le vendría por aquella proyectada empresa; antes bien los florentines le mostraron el camino y los medios por donde podía hacerse dueño de la Morea, y de quanto poseían los venecianos en levante, lo qual executaron para vengarse de éstos.»

«En 1461, siguiendo el Gran Turco los consejos de los florentines, interceptaron sus espías unas cartas que la Señoría de Venecia escribía a sus comerciantes de Constantinopla y Alexandría, dándoles cuenta de la expedición que se preparaba contra el Turco, y confortándoles con buenas esperanzas. El Gran Señor las hizo leer por el cónsul de los florentines, quien le suministró sus consejos. Originóse de aquí tanta discordia entre los venecianos y florentines de levante, que el Gran Turco mandó poner en cadenas

y saquear a los primeros, dando sus casas a los segundos, de modo que desde entonces éstos fueron preferidos y aventajados en el levante.»

«Como los venecianos tenían por aquel tiempo arrendados los alumbres de Foglia, las gabelas, las xaboncrías, los asientos de los cobres, de las zecas y de la moneda en todos los pueblos de los dominios del Gran Turco, viéndose menospreciados por el favor que gozaban los florentines, se enemistaron con éstos de tal suerte qu vino de allí la ruina de los venecianos.»

«En 1462 el Gran Turco tuvo noticia de que el Señor de la isla de Metelin [5] fabricaba sus alumbres y los cargaba en naves genovesas y de Scio, contra los artículos del último tratado. Para castigar esta falta invadió la isla y prendió al Señor, llevándoselo esclavo a Constantinopla. Ésta fue la quarta pérdida de los genoveses, y tan importante como la de Pera, la qual celebraron los florentines de Constantinopla con luminarias, fuegos y fiestas para adular al Turco, que les protegía. Esto causó grande indignación a los genoveses y venecianos que habían quedado aún en Pera y en Romanía, viendo la preferencia que gozaban los florentines, quienes tenían ya entonces en Constantinopla más bancos, casas, almacenes y tiendas que ninguna otra de las naciones christianas que residían allí, como eran venecianos, genoveses, anconitanos, trebizondios, raguseos, griegos, candiotas y cipriotas.»

«Todas las conquistas que desde 1463 hasta 1479 hizo el Turco en la Morea y Albania, quitando a los venecianos sus puertos, plazas e islas, con derrotas de sus exércitos y armadas, se executaron a instancia y con consejos de los florentines del levante, que suministraban al Turco los medios, noticias y luces, con el fin de apoderarse de todo el comercio sobre las ruinas del de los venecianos y genoveses, y de vengarse de las guerras que éstos les hacían en Italia.»

«En 1470 el Turco tomó a los venecianos la ciudad de Negroponte y su isla, que tenía noventa mil habitantes; y aquel mismo año tomóles otras dos ciudades que estaban en frente de dicha isla, tierra a dentro, y suministraban mucho algodón, cera y grana a las galeazas de los venecianos, de lo qual recibieron grandísimo daño.»

«En 1471 en Pera y Romanía comerciaban libremente algunos vasallos del Rey de Nápoles, como napolitanos, gaetanos, pulleses y calabreses, porque en aquel año el Gran Turco, por vengarse del Rey Fernando, que había

[5] Esta isla era abundante de granos, aceyte, sal, carnes, pesca, frutas, vinos, higos pasados, maderas y seda. Era una importante colonia de los genoveses.

amenazado a un embaxador otomano, mandó prenderlos a todos y reducirlos a esclavitud tratándolos como rebeldes desde aquel día en adelante. El Rey Fernando se coligó luego con los venecianos, convidando a los florentines a la liga contra el Turco; pero éstos rehusaron entrar en ella, todo para seguir en levante la buena inteligencia que tenían con los turcos que los distinguían, vendiéndoles esta fineza más para evitar algún golpe, pues quando llegó a Italia la noticia de la toma de Negroponte, se hallaban en aquella ciudad cincuenta lonjas y tiendas grandes de mercaderes florentines, tres galeazas con ocho mil piezas de estofas de lana, de seda y de brocados, contándose hasta setecientas personas de su nación.»

«En 1475 el Gran Turco, al cabo de dos meses y medio de sitio, por mar y por tierra, rindió y tomó la gran ciudad de Caffa, dando a saco las personas y sus bienes. Fueron hechos esclavos todos los genoveses, griegos, armenios, válacos, trebizondios, circasianos, mingrelianos y otras naciones que residían en ella, hasta en número de setenta mil; parte de ellos fueron pasados a cuchillo, y parte llevados a Constantinopla, y vendidos como esclavos. Ésta fue la sexta ciudad que los genoveses perdieron en levante; habiendo sido la primera Pera, la segunda Foglia, la tercera Metelin, la quarta Famagusta y la quinta Scio; bien que ésta no era entonces más que tributaria.»

«El Gran Turco hizo notificar a todos los lugares marítimos de su imperio que había hecho la conquista de Caffa, porque supo que el Duque de Milán, Señor entonces de Génova, se había ligado con los venecianos el año antes, que en cada día festivo se enarbolaba el pabellón de dicho Duque en Caffa, y que esta ciudad daba el palio de damasco verde a los milaneses para el día de San Ambrosio.»

Sin embargo, parece que por este tiempo vivían algunos genoveses en Pera, pues en la expresada crónica consta que, por haber naufragado en el canal de Constantinopla una nave genovesa, que traía de orden del Gran Señor reliquias del saqueo de Caffa, en ropas y tesoros, hizo indemnizar esta pérdida con los bienes de los mercaderes genoveses, culpando al patrón de la nave de haber naufragado maliciosamente, pues sólo él se salvó.

Estado del comercio de los Europeos en Levante, antes de la toma de Constantinopla

Hasta aquí hemos visto cómo se fueron progresivamente perdiendo con las conquistas de los turcos el comercio y la navegación del levante que hacían los pueblos marítimos y mercantiles de Italia. Desde entonces estos mismos pueblos tuvieron que abandonar el tráfico del Mar Negro, Archipiélago y Asia Menor, y reducirse al de Alexandría, que tomó un nuevo incremento, hasta que el descubrimiento de la India Oriental por el Cabo de Buena-Esperanza le hizo perder todo su poder, y a las naciones del mediterráneo se les cortó aquel antiguo conducto del Egipto [*]. Veamos ahora el estado y número de plazas y mercados, así en la Romanía como en Ultramar, que freqüentaban los italianos y catalanes desde principios del siglo XIV, según lo que resulta de los extractos de la *práctica mercantil* del contemporáneo Balducci Pegoloti.

Comercio en Altoloco

Empezando por *Altoloco*, que era un pueblo de los turcos en la Armenia menor, dice que estaba situado a nueve millas del mar, quando trata de la conducción de granos, que venían de allí. Todas las naciones que llevaban mercaderías eran francas a la introducción, excepto si eran vinos o xabón, porque esta manufactura estaba por asiento en Alpealto y en Altoloco. En la extracción todos pagaban el quatro por 100: menos de la cera, que adeudaba la mitad de este derecho.

De Altoloco se sacaba alumbre, trigo, cáñamo en rama, cera; y se introducían, entre varias clases de mercería, algunos paños. Las demandas eran de paños de *Narbona*, *Tolosa* y *Perpiñán*, y los colores que allí se consumían eran los *celestes*, *turquíes*, *encarnados*, *morados* y algún *esmeraldino*. No se pedían tundidos sino a medio pelo, y de primera tixera: y sólo en los superfinos o nobles se pedía que el tundido encarnase más.

Comercio en Satalia

Habla también de *Satalia* [6], otra ciudad de Turquía, en donde refiere que los cipriotas pagaban el tres por ciento, así de entrada, como de salida;

[*] Sobre las consecuencias de la apertura de la ruta del Cabo de Buena Esperanza sobre el comercio mediterráneo véase MAGALHÃES-GODINHO, *Le repli venitien et egyjtien.*

[6] Dice UZANO en 1430: *Satalía, grande ciu-*

pero los florentines de la compañía de los Bardos sólo pagaban de lo que introducían, y nada de lo que sacaban. Computa que para Satalia se pedían anualmente doscientas piezas de paños de *Châlons*, otras tantas de *Narbona* y *Perpiñán*, y quarenta de *Lombardía*. Todas habían de ser de colores enteros y vivos, como encarnados, amarillos, azules, etc., tundidos a medio pelo, una vez solamente; bien que los *escarlatines* y los demás superfinos, debían tundirse más a raíz.

Comercio en Armenia

El comercio en la *Armenia Menor* [7] era también muy freqüentado por el puerto de *Lajazo*, desde donde seguía la ruta por Erzeron a Tauris. Háblase de los costos, derechos y avanías que se causaban en la conducción de los géneros hasta este último mercado; de las monedas allí corrientes, y de los diferentes pesos y medidas para la contratación. Ésta era muy concurrida e importante en Lajazo, donde residían de asiento las factorías y mercaderes europeos.

Entre éstos, unos gozaban de más, otros de menos privilegios. Los genoveses, venecianos y sicilianos eran francos en la entrada y salida de las mercaderías; los pisanos pagaban dos por 100 de entrada y saca del valor entero del género; los catalanes, provenzales y florentines de la compañía de los Peruzzis pagaban los dos por 100 a la entrada, y lo mismo a la salida; pero las demás naciones adeudablan el doble. Sólo la compañía de los *Bardis* de Florencia era franca por todo el Reyno de Armenia a la introducción y saca; y las personas y caudales de dicha compañía eran también libres de toda represalia por deudas y debates de los demás florentines *.

Comercio en Suria o Syria

No era menor el tráfico que había en los puertos de Syria, que conducían al mercado de Damasco [8]. A la entrada en esta ciudad pagábase el derecho de tres por 100, y a la salida dos *diremos* a la puerta; pero las nueces,

dad de Sarracenos, tiene un puerto a 8 millas de Antiocheta. De Satalía a Candelloro se cuentan 60 millas.

[7] Dice Uzano: *En Armenia hay el puerto de Plas, que es grande: de éste a Lájazo hay 10 millas, y tiene a 15 millas al levante el monte Garbo. De este monte a Caramello hay 10 millas, y de aquí a Alexandreta 15.*

* Respecto a la actividad de los Bardi y los Peruzzi en Levante véase Sapori, *Studi di storia economica.*

queso, aceyte, miel y pescado salado pagaban dos y medio por 100 [8]. En el puerto de *Barut* se pagaban medio por 100 de entrada, y uno por 100 de salida en el de *Leccia* cinco por ciento, así de entrada como de salida [*].

Comercio en Chypre

En el Reyno de *Chypre* los genoveses y venecianos eran francos de aduana de entrada y salida en toda la isla [**]. Los pisanos, narboneses, provenzales, catalanes y anconitanos pagaban a la aduana del Rey dos por 100 de entrada, y lo mismo de salida; pero las demás naciones quatro por 100, bien que con la libertad de comprar y vender después sin adeudar más derechos. Pero si descargaban mercancías, y antes de venderlas las querían sacar fuera del reyno, sólo pagaban dos por 100 de entrada, y nada por la salida. Si después de surta la nave que aportaba a Famagusta, quería el dueño de la mercancía, sin descargarla en tierra, trasbordarla en otro buque para llevarla a otra parte, sólo pagaba el uno por 100, medio de entrada y medio de salida.

Había en Chypre otro derecho llamado *missa*, impuesto para tener el mar y costas de la isla seguros de piratas; el qual pagaban los patrones de las naves que sacaban las mercancías de Turquía, Rhodas, Armenia, Syria y Egypto; pero los patrones, al ajustar los fletes, incluían en la cuenta este desfalco. Sólo los patrones genoveses y venecianos no le pagaban; bien que el recaudador de este derecho va lo cobraba de los dueños de dichas mercancías cargándoles la quota.

Los paños que tenían despacho en Famagusta eran los de *Bruselas, Malinas, Lovayna*, los melados de *Brujas*, los listados de *Gante* y *Popolungo*, los de *Tolosa, Narbona, Carcasona, Beziers, Perpiñán, Bagnoles, Amiens*, de *Lombardía*, de *Venecia*, los blancos de *Valencia* y de *Florencia*, y los cobertores de *Provins*.

[8] Uzano dice que en Damasco se vendía con una moneda llamada *diremos*; pero que entonces se negociaba con ducados venecianos, que valían cada uno 30 diremos; que toda la especería gruesa y menuda se vendía a un peso que llamaban *rótulo*, pero que las perlas y nuez moscada se vendían a *sogios*, que equivalían cada siete de estos pesos a una onza en Venecia.

Dice también: *Barut tiene un castillo, y al pie de él un puerto con cadena. Acre es un buen puerto, pero tiene muchos escollos, y vaxíos, a 4 millas del mar. Jaffa está a orilla del mar sobre un monte al pie de la punta del Carmelo. Trípoli tiene un puerto con muchos escollos delante, a 4 millas del mar, llamados Ronquines. Tortosa, a 20 millas de Trípoli, es isla que tiene buen puerto de la banda de tierra firme.*

[*] Sobre comercio con Siria véase la bibliografía citada en el cap. II, lib. I, parte II, t. I.

[**] Respecto a Chipre y Candía véase la bibliografía del cap. III, lib. I, parte II, t. I.

Comercio en Candía

Tratando después de los derechos que se adeudaban en *Candía*, dice: que el que entraba géneros en la isla y los volvía a sacar después sin haberlos despachado, era franco; mas si los vendía pagaba veinte por 100, viniendo de levante. El que vendía sus géneros en el país, y compraba otros que no hubiese traído, era franco; pero si quería sacarlos, pagaba quatro por 100, salvo el que iva o venía de Alexandría, que sólo pagaba dos por 100.

Todas las mercancías que venían a Candía de poniente (menos los paños que adeudaban ocho por ciento) pagaban el quatro. Y no sólo los paños pagaban el ocho, sino todo lo que después se sacaba comprado con el producto de su venta.

Comercio en Alexandría

Hablando del gran puerto y emporio de *Alexandría* [9], dice: que el peso y medida de aquí era la misma que en Damiata y en el Cayro, y que los derechos eran iguales en los tres lugares; que en Alexandría nada se pagaba de salida, pero de entrada un 20 por 100; que en Damiata pagaban las maderas al entrar 25 por 100, y que la conducción hasta el Cayro, entre góndolas, faquines y otros costos, importaba un siete. Pone después una razón de cómo se embarcaban las drogas, especería y otros frutos por espuertas, y del distinto peso en que se regulaba cada una según la diversa mercaduría que incluía. Una espuerta de pimienta, de gengibre, de añil o de brasil escogido, se computaba por cinco quintales *forforíes*; la de brasil basto por quatro; la de azúcar de pilón o en polvo por dos quintales y medio *gerbíes*, la de lino por tres quintales *leudíes*; la de canela y cassiafístola, por doscientas eminas, y la de seda por quientas libras. Al fin pone otro estado de los pesos y medidas de aquel puerto, con todas sus divisiones y correspondencias [*].

[9] Uzano dice: *Alexandría tiene buen puerto a la parte de poniente, sobre la qual hay una gran torre que se llama el Faro. Desde Alexandría al dicho Faro hay otro puerto viejo, pero el que está debaxo la torre se llama puerto de Faro.* Sigue en este mismo estado baxo el dominio del Gran Señor.

[*] Cf. cap. III, lib. I, parte II, t. I.

[**] Respecto al comercio con Egipto véase la bibliografía citada en el cap. II, lib. I, parte II, t. I.

Pero Juan de Uzano, otro comerciante florentín, que escribía desde el año 1425 al 1430, hace más útil este estado de pesos, medidas y monedas, reduciéndolas a los corrientes entonces en Florencia. Expresa que los pagos se hacían todos con *besantes, kiratos* y *quartos de oro;* que los ducados pagaban al entrar uno por ciento, y al sacarlos diez; que ciertas mercadurías pagaban de diez y seis hasta veinte por ciento, comprehendida la décima del Soldán.

Pero lo más curioso para la historia mercantil que trae Uzano, es una razón de los artículos que llevaban los europeos a aquel emporio, de donde traían en retorno la especería y droguería de oriente. Entre las calidades de *aceyte* que se llevaban, nombra el de Sevilla, de Mallorca y de Túnez; entre las clases de *miel*, la de Candía, de Corón, del Golfo, de Mequínez, de Narbona y de Cataluña; entre las de *xabón*, el de Génova, de Venecia, de Trípoli, de Pisa y de Gaeta; entre las de *nueces* las de Pulla, de la Marca de Ancona, de Provenza y de Romanía. También se llevaba *acero, plomo, hierro, estaño, cobre, alumbre, azogue, azufre, solimán, coral, almendra, castañas, cera* de Romanía y *azafrán* de Cataluña; asimismo *mercería* de Milán, *lienzos* finos y bastos, y toda suerte de crudos para embalages; *paños* blanquecinos, turquíes, verde claro, de color de esmeralda y negros, bien tundidos, de primera segunda y tercera suerte, de San Mateo; *camelotes* y *terciopelos* de todas suertes, encarnados, verdes y negros , y muchos *rasos* con realce de flores blancas, negras y carmesíes.

Comercio con África

El comercio que los catalanes y pueblos marítimos de Italia tenían en los puertos de Berbería y Marruecos, no era de menor importancia *. Balducci hace freqüente mención de los pesos, medidas y monedas con que se practicaban las compras y ventas en este último reyno, y de los diferentes derechos y cargas que se adeudaban en la entrada y salida en varios de sus puertos. Dice que en el Fedal, que él llama *Niffe* [10], se pagaba diez por 100 al Rey en dinero de todo lo que se introducía; y además otro derecho llamado *mangona*, que era una décimasexta parte en dinero del valor de la mercadería justipreciada; pero que una vez pagados estos derechos, podía el mer-

[10] Uzano dice: *Niffe es una isla en costa de Marruecas de 10 millas de largo, que se llama Fedele, con buen puerto, adande entran naves y leños.*

* Sobre relaciones comerciales de Cataluña con los reinos del Norte de África véase especialmente la bibliografía citada en el cap. V, lib. I, parte II, t. I.

cader sacar del país quanto quisiera sin adeudar más vectigales [11]. Sin embargo había géneros que pagaban al sacarlos, como los *cueros*, la *lana*, la *almendra*, el *trigo* y la *cebada*. Se pagaba también otro derecho que llamaban *intalacca*, que era uno y medio por ciento del costo de la mercadería, la qual después se podía llevar libre de derechos por todo el Reyno, menos a Fez, Marruecos, Mequínez y Rabat, que eran las *Buenas Ciudades Reales*, pues en cada una se pagaba de nuevo la décima.

Nombra después la villa de *Zaffí*, en donde se pagaba la décima real en especie de todo lo que se introducía, y después la *mangona*, como en el Fedal; con la misma libertad de traficar en lo interior exento de todo derecho, menos en las quatro sobredichas buenas ciudades. El que quería sacar granos, debía pagar al Rey quatro doblas de oro por cahiz de trigo, y dos por el de cebada. Los artículos de extracción eran *cueros vacunos, vitelas, cueros de camello, cordobanes, badanas, cera, lana, almendra, trigo* y *cebada*.

De *Arcilla* y de *Salé* se extraían los mismos artículos, y se pagaban los mismos derechos, y la décima real en especie: pero en Salé el aceyte, además de la décima, adeudaba diez y ocho millareses por jarra. Y hablando más particularmente de Arcilla, dice: que el quintal de marfil, de melegueta y de grana se vendía a medio *dabladero*, el de añil a lo mismo; el de alumbre a diez y seis millareses; el ciento de pieles de cordero a veinte y dos millareses; la arroba de lino a diez y seis dichos; el cahiz de trigo a catorce doblas de oro; y el de cebada a doce doblas para tierra de christianos, y a nueve para país de moros. El cahiz de granos a la medida de Arcilla era mayor de veinte almudes para los mercaderes, esto es, un tres por ciento, gracia que no se hacía en los demás puertos de aquel Reyno, y el algodón que se introducía se vendía al peso de la cera. Dice que el quintal de la cera en Arcilla era un quarto mayor que el de los otros puertos de Marruecos, porque así lo hicieron crecer los catalanes; mas que no sucedía en las otras mercaderías.

La otra plaza de comercio muy freqüentada de los genoveses, venecianos, pisanos y catalanes en África, era *Túnez*. Los christianos, dice Balducci, pagaban de toda mercancía la décima a la entrada, y ningún derecho más; y los florentines diez por ciento, y además los derechos de escribanos que

[11] En aquel tiempo por *Spagna* entendían los italianos las Andalucías y Costas de Fez y Marruecos, pues a éstas llamaban *Spiagge de Spagna*; y quando Francesco Balducci Pegolotti nombra a Arcilla, Fedal, Tánjer, Ceuta, dice que eran del Reyno de España. En aquel tiempo por *Garbo* entendían el Poniente, esto es, desde Valencia hasta el Cabo de Vicente, y por la otra banda todo el Reyno de Marruecos.

componen otro uno por ciento. Los venecianos pagaban diez por ciento, y las otras naciones diez y quartillo, y después los derechos de escribanos y otras costas. Había otro derecho, que llamaban *feudo*, que lo pagaban los sarracenos; pero los christianos se lo cargaban, para descontarlo después en el ajuste de cuentas con la aduana real. Los géneros que adeudaban feudo, eran *cera, aceyte, seda, algodón, lana* y *cueros*. El que ponía mercancías en la aduana, debía concertar el poder, después desfalcar todo derecho y feudo de christianos y sarracenos. El que sacaba por el valor de lo que había introducido, nada pagaba; mas el que sacaba sin haber metido, adeudaba medio derecho.

La plata y el oro pagaban de entrada un cinco por ciento, y un quartillo más por derecho de vino a los sarracenos y a los *sergenti*. Si alguno la introducía clandestinamente, y se le descubría después el fraude, nada pagaba. Si se le cogía al tiempo de entrarla por alto, tampoco pagaba otra cosa que el derecho establecido; pero el contrabandista perdía la fe y crédito para los demás tratos. La plata que se llevaba a Túnez del Castillo de Castro en Cerdeña, debía ir en barritas más delgadas que las de oro que se labraban en Florencia.

Dice también que el aceyte se vendía a *machetramos;* que convenía no llevarlo allá en pipas viejas, para evitar la sospecha de haber tenido vino, tocino o manteca de puerco, pues no se recibiría el género, antes se sacaría fuera del país, y el mercader caería en la multa impuesta por el gobierno, y en la pena de cárcel. Este cuidado se debía tener en todas las tierras de sarracenos; y así en Túnez sacaban el aceyte de las botas, y lo echaban en jarras para descubrir el fraude. Habla después de los puertos de Trípoli, Bugía y Bona, y de sus pesos, medidas y monedas. Uzano añade: que en su tiempo se extraían de Túnez *cueros* gruesos, abundancia de *dátiles, aceyte, espuertas, capachos, canastillos* y otros artefactos de *palma*.

Comercio de Granada

No sólo tenían los christianos gran comercio con los sarracenos del África, sino con los del Reyno de Granada, por los puertos de Málaga y Almería, que entonces eran muy freqüentados, mayormente el segundo *. Dice, pues, Balducci: que en este puerto pagaban los genoveses seis y medio por ciento,

* Sobre el comercio con los reinos musulmanes de Andalucía véase la bibliografía citada en el cap. VI, lib. I, parte II, t. I. de la presente obra.

y los catalanes ocho; que el grano se vendía allí a una medida llamada coda [12], de las quales quatro o quatro y media hacían un emina en Génova; y que el quintal era el mismo que el genovés. Uzano dice: que de Granada se extraían *tafiletes encarnados, azúcares* en polvo en cantidad; poca *cera*, pero hermosa; alguna *seda, almendra, pasas* y *higos*; y que se introducía toda suerte de *especería, paños, escarlatas, fustanes* y *papel recio*.

Comercio de los Países Baxos

Después del comercio y navegaciones a Ultramar, venían las de los Países-Baxos, que eran las expediciones más osadas de aquellos tiempos, y fueron el más importante giro que se hacía de frutos y especería del levante con artefactos y manufacturas del norte, hasta el reynado del Emperador Carlos V, como se puede ver en el tomo I de estas Memorias *.

Balducci se extiende con mucha individualidad acerca de las monedas, pesos, medidas, cambios, plazos y prácticas de Flandes y Brabante, donde tenían los banqueros y negociantes florentines un negocio inmenso. Hablando de Brabante, dice: «Las plazas de mercado de este Ducado, son Bruselas, Malinas, Lovayna y Anveres, pero es la principal esta última, que está sobre el Esquelda, pues es la ciudad donde principalmente residen y tratan los mercaderes, y donde se carga y descarga la mercancía. Todos los comerciantes que trafican en Brabante, pagan de gabela nueve dineros por libra; excepto las naciones privilegiadas del Duque, como son los tudescos, los ingleses, los genoveses y los florentines.»

Después habla de *Brujas* como principal emporio de Flandes, y residencia ordinaria y más concurrida de toda clase de estrangeros, en la qual se hacían más negocios y giraban más cambios, cuyo puerto era la Esclusa, villa marítima de la costa vecina: «En donde, dice, se cargan todas las mercaderías que salen y se descargan de las naos, cocas, galeazas u otros baxeles que vienen de fuera. Este puerto dista de Brujas unas tres leguas flamencas, con el qual se comunica por medio de un canal, por donde suben y baxan barcos chatos que llevan y traen los géneros desde el descargadero.»

[12] CASIRI: *Bibliotheca hispano-arabica*, I, p. 281. Sería la *códola* o *cotula* arábiga, que contenía once onzas de aceyte, diez de vino y treee y media de miel.

* Bibliografía sobre los Países Bajos en cap. X, lib. I, parte II, t. I. Sobre las ferias véase FEENSTRA, *Les foires aux Pays-Bas septentrionaux*.

El que aportaba a la Esclusa, y no descargando los géneros se iva a otra parte, no adeudaba derecho alguno; mas si descargaba, aunque no fuese sino un fardo, debía pagar el *toloneo* de todo el resto que quedaba a bordo; éste era un derecho del Príncipe, que se exigía en la Esclusa, o en Dammo, sobre el canal, de todo lo que se llevaba a Brujas, del qual eran exentos los ciudadanos; pero dentro de la ciudad pagaban tres dineros por libra, porque sólo éstos tenían dentro de ella la exclusiva de comprar y vender, y no los forasteros, quienes no podían revender ninguna mercancía que comprasen allí, baxo la pena por cada vez de cinco libras de grosos torneses de plata; pero a la tercera eran desterrados de Brujas, y por consiguiente de todo el Condado de Flandes.

Por la seda pagaban ocho dineros por libra todas las naciones, salvo los venecianos, que durante todo el tiempo que permanecía en la Esclusa la flota de sus galeazas, sólo pagaban quatro dineros (esto por gracia que tenían de la ciudad de Brujas); y pasado aquel término, pagaban como los demás.

En todo navío de Castilla, o fuese de España, que aportaba y descargaba en la Esclusa, los marineros cobraban un tornés groso de plata de los dueños de la mercadería, por la conducción de cada tonel de vino, de aceyte o de miel, grande o chico, por cada bala de géneros, grande o chica, y por cada carga de cueros que contenía diez [13].

Especifica también Balducci las ferias principales de Flandes, que se celebraban en su tiempo, y eran: la de *Ipra*, que principiaba el día de Ceniza; la de *Brujas*, que empezaba ocho días después de Pasqua de Resurrección; la de *Toroldo* a veinte y nueve de Junio; la de *Lila* a quince de Agosto; y la de *Malinas* a primero de Octubre. Todas duraban quince días, y seguían otros quince para los pagos. Tampoco se olvida de dar una noticia de las fábricas de paños de Flandes, de Brabante y del Henao, con los nombres de los pueblos en que florecían, que eran veinte y seis.

Ferias de Champaña

Por la vecindad de la Francia con los Países-Baxos, nombra las ferias entonces famosas de Champaña *, a donde concurrían también los italianos

[13] En los géneros que ivan de España a Flandes no se habla de las lanas todavía en el año 1340, fruto tan importante de que en el siglo siguiente se hacían tantas expediciones a Francia y a los Países-Baxos.

* Cf. BAUTIER, *Les foires de Champagne*, y bibliografía allí citada.

que negociaban en Flandes. La primera feria del año, era la de *Alannino*, o sea *Lannoi*, que principiaba a primero de enero hasta el diez y nueve: el día veinte seguían los bancos por espacio de quatro semanas, y concluidas se daban quince días de plazo para los pagos de dicha feria. La segunda era la de *Bar*, que empezaba el martes antes de media Quaresma, y se cerraba el sábado de Ramos, y desde el domingo seguían los bancos, y los demás plazos como en la primera. La tercera era la de *Provins*, que principiaba el martes antes de la Ascensión. La quarta la de *Tiers S. Jean* en el segundo martes después de San Juan Bautista. La quinta de la *Provins Saint-Ange*, con el día de Santa Cruz de setiembre. La sexta era la de *Troyes*, el día primero de noviembre. En todas seguían los mismos plazos y usos que en la primera, y eran francas los primeros ocho días, menos en la de *Lannoi*.

Con motivo de traer una noticia de los paños de los Países Baxos, pone en otro lugar de su obra una razón bastante circunstanciada de las fábricas de lana que eran conocidas en Champaña, Picardía, Normandía, Isla de Francia y Languedoc, con expresión de los pueblos que las mantenían, que eran veinte, y entre ellos ocho ciudades capitales, célebres por este ramo de industria, de que hacían comercio.

Juan Uzano, que escribía cerca de un siglo después, añade a las fábricas de Languedoc otras doce; y dice que todos estos paños se compraban en las ferias de las aldeas de Mompeller; y que los florentines los embarcaban en Aguas-muertas para conducirlos a Roma. Por este tiempo, dice que había gran despacho en aquella Corte de paños ingleses, que los florentines traían en naves de Génova.

Hasta entonces no se hace mención de estas estofas de Inglaterra, que no eran conocidas en el siglo XIV; pues sólo salían en rama sus lanas para las fábricas del levante. Baldúcci, por lo que respecta a los florentines, sus paisanos, que acopiaban en Inglaterra la mayor cantidad para labrar sus paños superfinos, dice: que traían las lanas de Inglaterra a Pisa por Burdeos, subiendo el Garona *, y atravesando la Gascuña pasaban por Var y por Fronsac. De aquí conducíanlas a Mompeller, y después a Aguas-muertas, en donde las volvían a embarcar para Italia. Cada saca de lana, que hacía quatro quintales provenzales, o quinientas libras florentines, tenía de costo, entre fletes, conducción y derechos hasta Aguas-muertas, nueve florines de oro.

* Sobre la importancia comercial de la ruta del Garona véase Renouard, *Recherches sur les relations entre pays de la Méditerranée et de l'Atlantique*; Brulez, *L'exportation des Pays-Bas*. Véase también la obra de Wolff, *Commerce et marchands de Toulouse*.

A principios del siglo XIV, consta por el citado Balducci, que los paños de Flandes, de Francia, de Lombardia, de Cataluña y de Mallorca, abastecían los consumos del Reyno de Nápoles y de Sicilia.

Comercio de Sicilia

Dice Balducci, hablando de los derechos que pagaban las mercaderías en Sicilia; que los genoveses, catalanes y narboneses eran exentos de toda gabela quando venían directamente de Génova, Cataluña y Provenza; mas que si compraban en la Isla para extraer, adeudaban uno por ciento. Y si compraban y lo comprado lo revendían en la misma Isla sin sacarlo, pagaban el tres por ciento de quanto compraren y vendieren; pero viniendo con géneros de fuera de la Isla, y no vendiéndolos, no pagaban derecho alguno. Qualquiera otra nación que importase o exportase mercaderías, pagaba el tres por ciento.

Comercio de Cerdeña

De Cerdeña, dice, que se extraían *trigo, cebada, sal* y *plomo*; que éste se vendía en el Castillo de Castro a quintal catalanesco, pero se fletaba a quintal berberisco. De esta Isla no era permitido sacar plata en pasta, porque toda debía ponerse en la Zeca Real para acuñarla. Además, había pena de muerte contra el que derritiese la moneda del país; pero podían extraerse de la isla los *alfonsís* gruesos y de plata, moneda que se sacaba en gran cantidad para diversas partes, especialmente para el Reyno de Nápoles y para Chypre *.

Uzano, que escribía antes de mediados del siglo XV, hablando de los artículos que se extraían de Cerdeña, especifica mayor número que Balducci, pues refiere: que se sacaba, no sólo *plomo, sal* y *granos*, sino alguna *pellejería, lanas bastas, cueros vacunos*, de *venado, queso redondo* y *largo, tocino, sebo* y otros frutos.

* Sobre Sicilia y Cerdeña véase bibliografía en el cap. VII, lib. I, parte II, t. I.

Comercio de Venecia

Dice Balducci: que en Venecia * ningún forastero podía introducir género alguno de levante, ni por mar, ni por tierra, por ser sólo permitido a los súbditos de la Señoría, baxo la pena de un cincuenta por ciento del valor del género. El comercio grande de los venecianos se hacía con las galeazas armadas por el gobierno para la seguridad de los mercaderes. Éstas se dividían en tres flotas, que salían a tiempos determinados del año, y eran: la de *la Tana*, la de *Suria* y la *Flandes*. Esta última a la ida no podía tomar mercadería alguna en el viage; mas la vuelta podía tomarla en donde quisiere.

Uzano se explica con más particularidad acerca de estas flotas, que en su tiempo eran ya cinco, y dice: que las naves para el viage de *Suria* y de *Cataluña*, partían de Venecia del quince al veinte de enero; las galeazas para *Romanía* y *Trebizonda*, del ocho al diez de julio; las de *Baruth*, del ocho al veinte y cinco de agosto; las de *Alexandría*, del ocho al veinte y cinco de setiembre; y las de *Flandes*, del ocho al veinte y cinco de abril.

Comercio con Sevilla

De la famosa Sevilla **, hace importante mención Balducci, quando trata de las medidas y pesos usados en aquella ciudad para las ventas y compras de los géneros y frutos que introducían o sacaban los estrangeros [14]. Refiere como, entre las naciones privilegiadas que comerciaban en Sevilla, eran los catalanes igualados con los genoveses, placentines y florentines en la franquicia de pagar medio derecho de entrada del entero que adeudaban los demás estrangeros por sus mercaderías, que era diez por ciento. Pero había para todos una buena práctica, que debía de fomentar la extracción de frutos de la tierra, y era: que sacando de Sevilla por el valor de lo que se había introducido, no se pagaba un dos y medio por ciento, que era la mitad del acostumbrado. Allí se echa de ver que los principales renglones de expor-

[14] Véase el ap. n.° 38, en donde se leen diversos renglones de comercio y cómputos, de que hasta aquí ningún historiador ni memoria nacional había hecho mención, así con respeto a las medidas y pesos como con respeto a las monedas, pagos y derechos.

* Sobre Venecia véase la bibliografía citada en el cap. VIII, lib. I, parte II, t. I, de la presente obra.

** Sobre relaciones comerciales con Sevilla véase la bibliografía citada en el cap. VI, lib. I, parte II, t. I.

tación, eran *cueros vacunos*, *conejinas*, *lana*, *xabón*, *cera*, *miel*, *aceyte*, *trigo*, *azogue*, *grana-kermes*, *oro* y *plata* en pasta o en barras.

Uzano, hablando también de esta ciudad cerca de un siglo después, se extiende algo más en su práctica mercantil, comparándola con Lisboa en algunos artículos, como en los *cueros*, la *grana* y el *sebo*. Dice, pues, que en estas dos ciudades había almacenes donde se acopiaban buenos cueros españoles; que doscientos de éstos valían de nueve a diez coronas portuguesas, y que tenían de costo hasta Pisa un quarto de florín; que los cueros de Sevilla eran mejores que los de Lisboa; que en aquélla valían cada cien cueros de primer costo once doblas, esto es, doce florines; que la grana de Lisboa era mucho más perfecta que la de Sevilla, y valía de veinte a veinte y dos coronas la arroba, y la de cera de ocho a nueve; que la grana de Beja y de Salvatierra en Portugal eran de ínfima calidad, y valía a doce coronas la arroba; y la de Sevilla valía a doce [15] doblas; que un quintal de sebo en Lisboa valía una corona y tres quartos, pero era de mejor calidad que el de Sevilla.

Comercio con Mallorca

Después de tratar Balducci de los pesos, monedas y medidas de esta Isla *, y de los precios de los frutos, según sus diversas especies, habla de las plazas de comercio de Europa y de África, que tenían contratación con Mallorca, esto es, de un tiempo en que aquel Reyno no estaba incorporado en la Corona de Aragón. Las plazas que nombra, son: Barcelona, Mompeller, Nimes, Aguas-muertas, Mesina, Palermo, Gaeta, Nápoles, Pisa, Florencia, Génova, Sevilla, Venecia, Constantinopla, Brujas, Londres, París, Fez, Salé, Arcilla, Zafí y Túnez.

Uzano, que escribía cerca de un siglo después, habla de la *cera* de Mallorca, de la *lana* y de los *paños encarnados* que se hacían para Gaeta, Nápoles y Pisa. Dice que los italianos pagaban por todos costos y derechos, en la extracción de la lana de aquel Reyno, veinte y quatro dineros por ciento; pero los catalanes sólo pagaban la mitad. Habla de los *quesos* y de

[15] Sin duda aquí el autor padeció equivocación, o el copiante del códice, o el impresor, como se nota ya en otros cálculos numéricos, en que se ve el yerro.

* Sobre Mallorca véase DURLIAT y PONS, *Recerques sobre el moviment del port*; PONS, *Constitucions i ordinacions* (s. XIII-XV); SANTAMARÍA, *El reino de Mallorca en la primera mitad del siglo XV*. Sobre la exportación de lana mallorquina véase MELIS, *La formazione dei costi*. Documentos de interés para la historia industrial en FAJARNÉS, *Sobre invenciones industriales antiguas en Mallorca*.

las *pieles de corderos* de Mallorca y Menorca, y también de la *loza*, que tenía mucho despacho entonces en Italia.

Comercio de Valencia

Aunque en el códice de Balducci no se hace mención de Valencia *, trata Uzano con alguna extensión de los artículos comerciables del país, como también de los pesos, medidas y moneda, y de sus correspondencias. Dice que los cambios se hacían en aquella ciudad con sueldos barceloneses, que se extraían por allí, o por Barcelona, las lanas que él llama *Sanmateas*, y explica por lanas *de Garbo*, siendo las buenas del *piano*, esto es, las *cervieras* y las *salsodellas*, que eran aún mejores [16]; que las cosas que entraban en Valencia nada pagaban, y sólo a la salida dos dineros por libra, y algunas nada. Lo que se vendía a los mercaderes con póliza pagaba dos dineros por libra, y la lana a la salida ocho; que todas las mercaderías se vendían a quintales, los lienzos a alnas, la seda a libras, y la grana por arrobas.

Habla después de las lanas que venían de Londres a Valencia, y del coste que tenían puestas allí, es a saber: por el flete un ducado por bala; por descargarla un sueldo; por conducción al almacén seis dineros por libra; por lezda de Tortosa uno y medio por arroba; por derecho de generalidades de Valencia un sueldo por arroba; por derecho de italianos tres dineros por libra de entrada, y otros tres de salida, estimando a quarenta libras la saca o bala; por lezda de Barcelona y Colibre dos sueldos: en suma, cada bala salía cargada con quince sueldos barceloneses. Refiere también: que los *paños* que se fabricaban en dicha ciudad, tiraban de diez a diez y media canas; que se extraían para Pisa *papel*, el qual se vendía a caxas de diez y seis resmas cada una, y ésta valía de doce hasta quince libras barcelonesas, según la calidad; que también se extraían *tapetes* de seda pajiza, y valía la pieza diez o doce florines; *grana-kermes; zaleas de carnero*, que costaban a veinte y quatro sueldos valencianos la docena; y asimismo

[16] Los nombres de estas lanas sin duda están desfigurados en el códice de Uzano, según la pronunciación vulgar de aquel tiempo, particularmente entre los estrangeros. Las lanas *Sanmateas* serían del lugar de San Matheo, en Aragón; las del *Piano* o del llano, serían las que venían de tierra de Castilla; las *Cervieras* las que se acopiaban en Cervera del río Alhama; y las *Salsodellas* tomarían su denominación de algún parage o lugar, cuya etimología no es fácil acertar, y más cuando se ignora el partido o la provincia.

* Sobre el reino de Valencia y sus relaciones comerciales con Cataluña véanse Piles, *Documentos para la historia del comercio*, y *El comercio valenciano a fines de la Edad Media*; Puig, *El mercader de Catí*. Identificación de los topónimos citados por Uzzano en Levi, *I Fiorentini nel Maestrazgo*.

cabritillas, a siete sueldos la docena; cuyos dos últimos artículos salían puestos en Pisa, con un quince o diez y seis por ciento de todos costos.

Comercio con Nápoles y Roma

Habla Uzano de diversos renglones de extracción que proveía el Reyno de Nápoles *, sin especificar otra manufactura que algunos *fustanes* y *xabón duro*, porque lo demás se reducía todo a frutos o producciones naturales. Así, pues, de Nápoles y Gaeta se sacaba mucho *aceyte*, *nueces*, *castañas*, *naranjas* y *vino;* de la Pulla *vino*, *trigo*, *legumbres*, *azufre*, no hermoso como el de Volterra; y de Calabria mucho *vino*, *trigo*, *queso*, *tocino*, *nueces* para levante y *ardillas* negras. Añade que de Roma se sacaban *pellejería*, *salitre*, *pasas*, *estopa* y *astas de búfalo;* y que la barca mayor que llegaba por el Tyber, no pasaba de cincuenta botas.

Comercio con Barcelona

Habla Uzano de Barcelona con mucha particularidad en cinco distintos capítulos de su tratado, ya sobre el modo de hacer los cambios, ya sobre los varios derechos que adeudaban las mercaderías en su introducción. Explicando cómo se giraba el cambio de esta ciudad para otras plazas de Europa, dice: que de Barcelona para París, Mompeller y Aviñón, se cambiaba a sueldos barceloneses contra francos, que cada uno destos valía catorce sueldos y seis dineros según el cambio; para Génova se cambiaba a sueldos contra florines; para Pisa y Florencia, a sueldos contra florines de sello, que correspondían cada uno de éstos a unos diez y seis de dichos sueldos en Pisa; para Venecia y Nápoles, a sueldos contra ducados, computando cada uno de éstos por diez y seis sueldos y seis dineros; para Valencia a los mismos sueldos contra los valencianos, que eran iguales o poco menos; para Perpiñán a lo mismos sueldos contra los perpiñanezcos, que eran un ocho a nueve por ciento menores; para Brujas a los mismos sueldos contra escudos de veinte y dos grosos de Flandes. Después de haber hablado del giro cambial y plazo de las letras de Barcelona con Florencia, Sena, Pisa, Génova, Milán, Aviñón, Mompeller, Brujas, París, Roma, Palermo, Nápoles, Perusa, Bolonia, Ferrara, Venecia y Luca, dice: en Barcelona se hacen los pagos a suel-

* Sobre Nápoles y Roma véase el cap. VIII, lib. I, parte II, t. I.

dos de la tierra: se cambia para todas partes; y para todas se hacen las correderías a quince el millar.

Trata también de los derechos, así generales como municipales, que pagaban las mercaderías en Barcelona en la entrada, salida y tránsito, clasificando cada uno con especificación de los géneros y sus correspondientes aranceles, en lo que está Uzano conforme con las tarifas de todos aquellos derechos de aduanas, lezdas y otros que constan en estas Memorias, y corresponden a los principios del siglo XV, de cuyo tiempo escribía este autor.

En el capítulo XLVIII de su tratado, en que explica las temporadas y ocasiones en que abundaba o escaseaba el numerario en varias plazas de comercio, y las causas de esta abundancia o escasez, dice: que en Barcelona se encarecía el dinero de primero de junio hasta todo agosto, por causa de las compras de las lanas en *Aragón*, en *Cervera* y en el *Piano*, y de las granas en *Valencia*. Después volvía a encarecerse en octubre por S. Lucas, y duraba hasta enero, por causa de las compras de los azafranes, que lo encarecían más que las de las lanas. Después cada día iva baxando, y volvía a su primer precio; y seguía esta baxa hasta la otra temporada del acopio de las lanas, a no acontecer algún caso nuevo.

En el capítulo LII, hablando de los derechos que pagaban las estofas estrangeras en esta ciudad, dice: que los texidos de seda tenían en ella buen despacho. Refiere las suertes que se pedían, y los precios de su venta por canas barcelonesas, que hacían cada una dos tercias de la de Florencia, cuyos nombres son los siguientes: *terciopelo* liso negro, a siete florines la cana; liso alexandrino, a ocho y medio; liso carmesí, a doce; negro de realce, a diez y siete; *raso* liso carmesí, a doce florines; negro, a seis; de otros colores, a siete y a ocho; *raso* aterciopelado alexandrino, a diez; ídem de realce carmesí, brocado de oro fino, a treinta y ocho; ídem afelpado alexandrino brocado, a treinta y dos; *damasco* negro, a nueve; ídem blanco y alexandrino, a nueve y medio; *imperial*, la pieza a cincuenta florines.

Producciones naturales comerciables entre los europeos

Empezando por la *sal*, producción tan necesaria a la vida humana, se mencionan en el tratado de Balducci las más conocidas salinas de que se hacía comercio a principios del siglo XIV: y eran las de Ghelle, de Pugho, de Nova, de Lucchi, de Sibinicchо en *Esclavonia;* las de Salpi, Ircano y Spanto en la *Pulla;* las de *Clarencia*, las de *Durazo*, las de *Alexandría*, las

de *Ibiza*, las de *Cerdeña*, las de *Sarabes* en Berbería, las de *Chypre*, las de *Cervia*, las de *Ancona* y las de *Hieres* en Provenza *.

Uzano hace mención de las salinas de *Tortosa*, de las quales no habla Balducci, porque tal vez en su tiempo aún no se beneficiaban. Dice que valía el quintal de sal a tres sueldos barceloneses, y que se vendía por quarteras, cada una de trescientas sesenta libras en Pisa. Añade que la sal de Ibiza se vendía en esta Isla a un peso que llaman *modino* (almudi) que hacía treinta y seis quintales de Barcelona, y que el primer costo de cada modino era de treinta sueldos barceloneses.

Hablando Uzano de la *peletería* que se vendía en Pisa y Florencia, específica con sus correspondientes precios las *pieles* de añinos de Perpiñán, de Cerdeña, de Narbona, de Romanía y de Escocia, de Mallorca, de Valencia y de Cataluña; las de *cabrío*, grandes, chicas y medianas de Andalucía, las *zaleas de carnero* de Aragón, de Cataluña y de Provenza; ya antes Balducci había hablado de varias clases de forros de pieles que se usaban y comerciaban en su tiempo, como: las de zorro de Esclavonia, de la Pulla, de Alemania y de Norvega, de gatos y liebres de Esclavonia, de liebres de Norvega, de martas zibelinas, de fuinas, de conejos, de lobo cerval, de ardillas, de armiños y otros cuyos nombres antiquados hoy no se entienden.

Conocíase a principios del siglo XV varias clases de *algodones*, de que hace mención Balducci, con los nombres de los países que los criaban, o en que se preparaban, y eran: el algodón de *Ultramar*, el de *Romanía*, el de la *Pulla*, el de *Calabria*, el de *Sicilia*, el de *Malta*; y de éstos los había hilados, en blanco y teñidos. Uzano hace mención de este género quando habla del que se vendía en Génova, y se pesaba a quintales; con cuyo motivo individualiza estas clases: algodón *Damano* (o fuese del monte Amano en la Armenia menor); algodón de *Scio*, de *Chypre*, de *Alexandría*, de *Turquía*, de *Malta*, y algodón hilado en Alexandría, en Chypre y en Génova, etc.

El algodón en rama o en copos, que Balducci llama *cotone mapputo*, venía en su tiempo de diversas partes; pero sus calidades seguían este orden en la bondad: el de Chypre, el de Malta, el de Calabria y el de Sicilia. Los demás algodones se llamaban de *Ultramar;* y su precio, desde el superior hasta el ínfimo, seguía este orden: el de *Amano*, el de *Alepo*, el de *Sciame*, el de *Acre* y el de *Leccia*, todos en *Suria*, y el de *Armenia*. Previene que el supe-

* Sobre los objetos del comercio medieval véase SAPORI, *I beni commerciali*, y la numerosa bibliografía allí citada. Respecto a Cataluña véase el cap. VI, lib. II, parte II, t. I y el cap. VII, parte II, t. III, de la presente obra y la bibliografía correspondiente.

rior a los entonces conocidos era el de Amano: que todos los de Ultramar aventajaban a los de Europa, y que el inferior de éstos era el de Sicilia; que este género todo se vendía en sacas: y que el comprador debía quedarse con una muestra del que asomaba por la boca, para no pagar el de dentro si no fuese igual.

Trae Balducci varias suertes de *alumbres*, que eran en aquel tiempo objetos de comercio. Dice que el alumbre de la *roca de Colonna* era el mejor: que se beneficiaba en Turquía a siete jornadas del embarcadero de *Chisenda*, cerca de Trebizonda, al qual baxaba por tierra: y que se labraban todos los años en aquel lugar 14.000 quintales genovesinos. El de segunda calidad era el alumbre de *Foggia* o *Fosa*, llamado *corda*, que era más menudo, del qual se labraban también anualmente otros 14.000 quintales. El de tercera calidad era el alumbre *lupaio*, que se labraba en una tierra de Turquía a 4 jornadas de la costa del mar de Mármora, y baxaba al embarcadero de un lugar que llamaban *Trillia: e*ra un poco más granado que el de *Coltai* o de *Altoloco*, del qual se labraban cada año 10.000 quintales genovesinos. La quarta clase era el alumbre de *Coltai* o *Cottai*, también en Turquía, que baxaba a los embarcaderos de *Altoloco* y de *Palazia*, del qual se fabricaban cada año unos 12.000 quintales genovesinos, y de éstos baxaban 4.000 a *Satalia*, en cuya conducción se gastaban catorce jornadas. La quinta clase era el alumbre *chiscicchio*, esto es, de una isla del Mamoro, que era feo y ruín, y sólo servía para curtir corambres: se labraban de éste todos los años 12.000 quintales.

Había también el alumbre de *Castello*, que llamaban en Florencia *de pluma*, y venía de Berbería; el de Nápoles; y otros tres que venían del Mar Negro de la banda de Romanía, llamados *giachillo*, *corda* y *cholseroscicchio*, y eran los peores que se traían de aquellas partes. Se mencionan, además, el alumbre llamado de *Sorta*, y el de *Bolghano*, sin expresar el lugar donde se beneficiaban, ni por donde tenían su despacho [17]. Nombra también otras clases de alumbres, el uno llamado *scagliolo* preparado, que parece era como vitrificado, otro llamado *zuccherino*, y otro sacado de las heces de vino.

Los que han escrito que antes del descubrimiento de la América el azúcar

[17] Col. Dip., n.º 11. En las tarifas de las Lezdas del puerto de Colibre, del año 1252, se expresan algunas castas de alumbres con estos nombres lemosines que no se entienden *allum suctench*; ídem de *Bolcam* (que sería de *Bolghano* de Balducci); ídem de *Castilio*; ídem de *ploma*. En las tarifas de 1221 de las Lezdas de Barcelona, y en las del puerto de Tamarit de 1243 se hace mención del alumbre, mas sin especificar clases ni calidades. Pero en las ordenanzas municipales de los corredores de Barcelona de 1271, que andan en el ap. n.º 25, se especifica el alumbre de *Alepo* (acaso el *lupaio* de Balducci), y el alumbre de *Bugía*.

era poco conocido para el regalo de la vida y que sólo era destinado para las boticas, tenían muy pobre idea de los consumos y comodidades de los pueblos de la baxa edad. Lo que nos refiere Balducci sobre el comercio que se hacía en su tiempo de las varias clases de azúcares, y del cuidado con que se solían escoger y acondicionar para los embarques y su mejor conservación, prueba que era un ramo muy importante y de gran consumo para el regalo en las comidas, bebidas y confituras, porque el consumo de la medicina ni pedía tanto despacho, ni tanto cuidado en escoger las suertes. Allí nombra el azúcar polvo de *Chypre*, de *Alexandría*, de *Babilonia*, del *Irack*, de *Suria*. de *Málaga*. de *Mallorca*; y entre los azúcares de pilón, el babilónico, el *caffetino*, el *mucchara*, el *musciato* y el *damasquino;* y entre los compuestos el *rosado*, el *violado* y el *candi*.

Dice que entre los de pilón, el de *mucchara* era el superior, por ser el más cocido, más blanco y más consistente; pero que venía poco a occidente, porque casi todo se retenía para la provisión del Soldán de Egypto; que después de éste se prefería el de *Jaffa*, llamado *caffetino;* que el *babilónico* era de tercera calidad, y tenía la forma piramidal del *mucchara;* que el de quarta calidad era el *musciato*, que venía en panes muy grandes en figura de cono truncado, y de éste se vendía mucho a los boticarios y especieros; que el *damasquino* era el ínfimo azúcar de pilón que se conocía, y venía en panes grandes y chicos de figura cónica y piramidal; y que el mejor azúcar *candi* era el que tenía los terrones más gruesos, blancos y transparentes. Hablando del azúcar en polvo, dice: que lo había de varias suertes, como eran: el de *Chypre*, el de *Rhodas*, el de *Suria*, del *Cranco*, de *Monreal* y de *Alexandría*, que era el más ínfimo.

Entre las producciones varias que eran objeto del comercio en el siglo XIV, nombra Balducci: la *cera*, es a saber, la de Geto, de Ragusa, de Romanía, de España, de Zaorra, de Pollana, de Riga, de Berbería; la *gualda* yerba colorante que se llamaba yerba *guada* en Toscana, yerba *panicciola* en la Marca, yerba *luccia* en la Pulla, yerba *stimena* en Syria, cuyos nombres distintos significaban una misma cosa. Menciona también dos suertes de *azul;* el de Ultramar, y el de Alemania; las *cenizas graveladas* de Suria y de Alcandría; las primeras venían en ladrillos sólidos y gruesos, y no en polvo; y las segundas no eran tan buenas. Habla de los *azafranes*, que gradúa en calidad por este orden: el de Toscana; el de Cataluña; el de la Marca de Ancona; el del Abruzo; el del Monferrato; y el de Alexandría de la palla. Tratando del *lino*, especifica el de Romanía, de Padua, de Brescia, de

Viterbo, de Prado, de Pistoya, de la Marca de Ancona y el de Alexandría de Egypto. Celebra el *xabón* de Venecia, el de Génova, de Pisa, de Ancona, de Gaeta, de Pulla, de Rhodas, de Chypre y de Trípoli: la *seda* de España, de Salónica y de otras clases, que según sus nombres vendrían de países del oriente, como era: la seda *talaní*, la *amalí*, la *masandrí*, la *leggí*, la *stranaí*, la *sacchí*, la *caballí*. Habla de los *dátiles* de la Andalucía, de Túnez y de Alexandría, en pasta; de la *almendra* de Colonia, de Pulla, de Málaga, de Provenza; de la *miel*, de Cataluña, de Mequínez, de Candía, de Corón, del Golfo y de Narbona; de las *lanas* de Cerdeña, de Creta, de España, de Borgoña, de Berri, de Inglaterra, de Mallorca, de Cataluña (eran las de Aragón); de *aceyte* de Sevilla, de Mallorca, de Túnez y de Lombardía; del *hierro* y *acero* de Brescia, de Val-Camónica y Val-de-Ropia; del *papel*, de Brescia y de Xátiva; de los *quesos* de Cerdeña, de Córcega, de Sicilia, de Candía, de Calabria, de Mallorca, y de Menorca; del *tocino* de Cerdeña, de Córcega, de Sicilia y de Provenza; de la *grana* de Corinto, de Romanía, de Andalucía, de Portugal, de Valencia, de Berbería, de Provenza, de Esclavonia, de Cimarra, de Despina, de Maggio; del *arroz* de España, de Ultramar y de Nápoles; de los *cominos*, la *mostaza* y *rejalgar* de España, de la Pulla y de Seringhan; del *pastel* de Provenza; de las *azufayfas* de Valencia; del *atún* de España; de las *nueces* de la Pulla, de la Marca, de Provenza y de Romanía; del *estaño* de Venecia y de Provenza; de la *rubia* de Flandes, de la Romaña, de Alexandría, de Romanía y de Chypre; del *plomo* de España y de Cerdeña, del *cobre* veneciano en panes, en granos y en planchas grandes; del *coral* de Cerdeña y de Túnez, encarnado, blanco y negro.

Drogas colorantes, medicinales y aromáticas

Uno de los ramos más ricos y lucrosos del comercio de los pueblos marítimos del mediterráneo, era el de la *especería* y *droguería* que venía de la India por los mercados de Damasco y Alexandría, en el qual tuvieron tanta parte los catalanes desde el siglo XIII hasta el XVI, como se manifiesta en varios lugares de estas Memorias *. Es muy curiosa la lista y nomenclatura

* Sobre el comercio de drogas y especias véase HEYD, *Histoire du commerce du Levant*, con un buen repertorio, y LANE, *The Mediterranean spice trade*. Respecto a las 288 drogas o especias enumeradas por PEGOLOTTI véase la *Pratica della mercatura*, p. 293-297, de la edición de Evans y el glosario adjunto. Complemento y revisión de las acepciones de Evans en LOPEZ-RAYMOND, *Medieval Trade*, p. 109-114 y 348-355. Otros repertorios medievales de drogas en *El libro di mercatantie; Tarifa zoè noticia dy pexi e mexure;* en CASTRO, *Unos aranceles de adunnas;* COROMINAS, *Tarifa dels corredors*, todos ellos glosados y anotados. Bibliografía ca-

que trae Balducci (en el capítulo LXXIV de su obra, pág. 295) de todas las especies, drogas, aromas e ingredientes, así del reyno mineral, como del vegetal, que se conocían entonces en el comercio, y en especial la de todos los artículos que sacaba la Europa del oriente en el siglo XIV. Pero, por más esfuerzos que se han hecho para traducir al castellano los nombres de todos del antiquado toscano en que los extendió aquel autor, la estropeada escritura y pronunciación que se daba por el vulgo mercantil a cada nombre (si ya no estaba viciado el códice, o se viciase más la copia después para la impresión), no ha permitido una segura versión sino de una parte; a pesar de haber recurrido a diccionarios y glosarios de la lengua toscana e ínfima latinidad, consultando con sugetos eruditos e inteligentes en la historia natural, farmacia y botánica, así españoles como italianos, y cotejado por todas las reglas de la analogía y etimología, los nombres antiguos del idioma lemosín, de que se hacía uso en el comercio, y las tarifas de droguería de las antiguas aduanas de los puertos de Cataluña. Pero, como en cada país se daba distinta pronunciación, conforme el lenguaje del vulgo de los navegantes y mercaderes, a unos nombres que ellos recibían de boca de los mahometanos que solían arabizar muchas veces las palabras indianas o persianas; tampoco se ha conseguido el fin deseado con esta tan prolixa diligencia [18].

Los nombres que se han podido traducir según su acepción oficinal más común en España, son los siguientes: *agallas* de Turquía, ídem de Romanía, *agárico fino*, *aloes pático*, ídem *socotrino*, ídem *cavallino*, *ámbar fino*, *añil*, *astufi sagria*, *asa fétida*, *bérberos*, *bórax piedra*, ídem *pasta*, *brasil*, *cálamos aromáticos*, *castóreo*, *carpo-bálsamo*, *cardamomo doméstico*, ídem *silvestre*, *cardenillo*, *canela de espuerta*, ídem *de caxa*, *cáffera*, *casia fístola*, *casia lígnea*, *costo arábigo*, *coloquíntida*, *clavo especia*, *comino* de Seringhan, *cenizas graveladas*, *cubebas domésticas*, ídem *silvestres*, *draganta* de Turquía,

talana sobre farmacopea, droguería y especiería en *Bibliografía medical de Catalunya*, y González-Sugrañes, *Els antichs gremis*, I. p. 31-186. Véase además: la traducción catalana trecentista de la obra de Ibn Wafid, *Llibre de les medecines particulars*; Camós, *La farmncia barcelonesa*; Comenge, *La Farmacia en el siglo XIV*; Moliné y Brasés, *Inventari y encant d'una especieria*, y *Receptari de Micer Johan*; Roca, *La medicina catalana en temps del Rey Martí*. Referencias a la obra inédita atribuida a Joan Pons, escrita en 1455, *Libre de conexences de drogues*, en Elías Molins, *Bibliografía numismática*, y Masiá, *La Corona de Aragón*, Ap. 187 y 189, y *Un manuscrito de interés comercial*. Otros manuscritos similares en A. H. M. y B. U.

[18] Los otros nombres de drogas e ingredientes que se han quedado por traducir, por no haberse podido descifrar en el lenguaje italiano de Balducci, son los siguientes: *agheta*, *biacca mezzana*, *biacca della treccia*, *biono da maestri*, *cervoni*, *cederni*, *contre de montrieri*, *dionvici*, *ghella*, *guardabanco*, *mosto con falla*, *mosto senza falla*, *penniti*, *rupara*, *talani*, *turcici de Tyro*, *vernicanti rossi*, *sinobia*, *fangaccio*, *iscotan* o *scotanno*, *stamine*, *ninufarre*, *merda cascia*, *turcici pischaccheri*, *carvi*, *alcana*, *fistuchi*, *lisciadro*, *nocisarche*, *minura*, *zaffiore*, *salnigha*, *socaffe*, *mabari*.

ídem de Romanía, *estoraque calamita* de Suria, ídem *líquido* de Chypre, *escamonea* de Suria, *euforbio*, *flor de canela*, *flor de laca*, *galanga*, *gualda* de Suria, *gálbano*, *gengibre*, *girofle*, *goma arábiga*, *heno griego*, *incienso*, *láudano*, *leño aloes*, *laca cocida*, ídem *cruda*, *manná*, *medula de cassia*, *macias*, *mástico*, *mandrágora*, *marfil*, *meliloto*, *minio*, *mirabolanos chébulos*, ídem *cetrinos*, ídem *cándidos*, *nimfea*, *nuez moscada*, *nuez vómica*, ídem *índica*, *opio póntico*, ídem *rebecho thebaydico*, ídem *tranés*, *pelitre*, *pimienta larga*, ídem *redonda*, ídem *blanca*, *poleo montano*, *reopóntico*, *sándalo encarnado*, ídem *blanco*, *sagapino*, *santónico*, *schenanti*, *seu fresco* de Meca, *sorcócolo*, *spica celántica*, *spica nardi*, *stincos marinos*, *spodio de cañas*, *tamarindos*, *terra sigilata*, *tucia alexandrina*, *tréfola magna*, *teriaca fina*, *vitriolo de Chypre*, *zedoaria*, *xylo-bálsamo*, *yerba de Bugía*.

Después el mismo Balducci explica las calidades y clases de algunas drogas, según las reglas y precauciones que exigía el interés de los mercaderes, para cuya instrucción escribía. Empezando por el *añil*, dice: que el de Bagdad, de donde tomaba el nombre de *índigo bagadel*, era de superior calidad, y el más estimado el que tiraba a violado; que el de Chypre era más grueso, y valía una quarta parte menos que el bagadel. Pero en su lista de drogas nombra otras dos especies: el *añil del golfo* y el *añil rifante*, sin darnos la explicación de estos nombres [19].

Sobre el *aloes* o *acíbar*, que divide en *cetrino*, *epático* y *cabalino*, dice: que el primero era el mejor, y tenía un color cetrino que tiraba a roxo; que el segundo era más negro y no tan claro como el cetrino; que el tercero era totalmente negro; que el *ámbar* preparado a modo de cuentezuelas debía ser de un amarillo de oro fino, y el más claro que pudiese. De la *draganta sólida* dice que venía de Romanía, y de la Turquía Asiática por Satalia; pero que en Chypre, en Turquía y en Cataluña se llamaba *chitira*, que las *agallas* venían de Romania y de Turquía; que el mejor *incienso* era el *torosino*, que baxaba por Tauris, y el *bagadel*, que venía por Bagdad; pero que el que se recibía por el puerto de Alexandría, llamado por esto *alexandrino*, era inferior, pues se estimaba un tercio menos que los otros dos.

Hablando del *gengibre*, especifica tres clases con los nombres de *colombino*, *mechino* y *belledino*, que recibía de los varios países en que se criaba;

[19] Aunque en las tarifas de las Lezdas del puerto de Barcelona de 1221, del de Tamarit de 1243 y del de Colibre de 1252, se hace mención del *añil* en general, sólo en las ordenanzas de los corredores de aquella capital del año 1271 se especifica, diferenciándolo con los nombres de *indi bagadell*, e *indi de Golf*. Qué entendían en los siglos XIII y XIV por golfo, no lo puedo asegurar, y si sería el Mar Negro, si el Golfo Arábigo, si el Golfo Pérsico, etc.

es a saber, el primero en la isla de Colombo en la India, de corteza suave, lisa y cenicienta; el segundo que venía de la Meca, de grano menudo y duro al cuchillo; y el tercero que se cogía en muchos parages del Asia. Además nombra Balducci en su lista otras especies que no explica, como el gengibre que llama *soratino*, el *berimach* y el *aballí* molido.

Al *brasil* lo divide en tres suertes, es a saber, en *colombí*, *amerí* y *sení*. Dice que el primero era de color roxo claro, el segundo de color roxo obscuro, y el tercero de color amarillento; pero que el *colombí* valía una sexta parte más que el *amerí*, y tres tantos que el *sení*.

Noticia histórico-natural de algunas drogas de Oriente

Ya que no hemos podido dar una genuina traducción castellana de los nombres de muchas drogas que especifica Balducci, ilustraremos aquí la parte histórica, botánica y medicinal de algunos artículos, con una breve descripción que fixe sus varias denominaciones, terrenos donde se criaban y propiedades más usuales, sirviéndonos del tratado de aromas y simples que imprimió en 1542 el Doctor García de Orto, portugués y médico que fue muchos años del Virey de Goa, en la India. Por medio de estas descripciones podrá el lector curioso aclarar la obscura significación, la etimología y escritura de muchos nombres y especies de drogas orientales, comparando las distintas épocas de este ramo precioso del comercio antiguo, es a saber, los aranceles de las aduanas de Barcelona de 1221, de Colibre de 1243, de Tamarit de 1252, de los corredores de 1271, las listas de drogas del tratado de Balducci del año 1340, y las observaciones del Dr. Orto, que escribía su obra en 1536, de la qual resultan estas descripciones:

1. El *áloes* líquido, que en español se llama *acíbar* del nombre *cebar* que le dan los turcos y persas, aunque en Guzarate y Decán tiene el de *areaa*, se extrae de una yerba seca; que nace mucha en Cambaya, en Bengala y en otros varios parages de la India. Pero el más famoso es el de Socotora, por cuyo motivo se llama *socotrino*, que de aquella isla se lleva a la Arabia, Persia y Turquía. Este *áloes*, con el otro que se cría en la India, se conduce a Edén y a Jedda, y de allí al Cayro; o bien pasa a Ormús y de allí a Basora, y de esta ciudad al Cayro. De aquí baxa a Alexandría, en donde lo toman los europeos; pero se aprecia el *socotrino* el quádruplo de los otros acíbares.

2. Baxo el nombre más usual de *áloes* se entiende un palo oloroso lla-

mado así, y por los antiguos *agollochium*, que se traía de la Arabia, y de la India; pero el legítimo es el que se saca de Malaca y de Sumatra, el qual pasando a la Arabia, de aquí se difundía a los Europeos como otros aromas. El incienso suple por el *áloes*, porque de éste hay menos abundancia, y es más caro. Avicena le da los nombres de *xylaloes*, esto es, *áloes silvestre* y de *agaluguen*. Serapio describe varios géneros de *áloes*: el *fiuma*, el *mondunum* de Mondel, acaso Menlinda, el *seificum* y el *alcumerí*, quizá del Cabo Comorin, pues en Comorin y Ceylán se cría un género de palo oloroso que se llama *ágila braba*, esto es, *lignum áloes silvestre*. En Arabia le llaman *agaluguen* y *haud*; en Guzarate y Decán *ud*, que parece tomado de los árabes; en Malaca *garro*, que es muy exquisito, y *calambac* [20].

3. El *ámbar* se cría en las costas de las Maldivas, desde donde el mar, quando corren levantes, lo arroja a las de Sofala, isla de Comano, Damgoxa y Mozambique. Algunos le han llamado *zingue* por la costa de Etiopía, porque *zingue* o *zangue* entre persas y árabes suena *negro*. Avicena le añade el epiteleto de *almendelí*, como quien dice, de Melinda, y también el de *celachiticum*, acaso por de Ceylán. Ningún griego, sino Aecio, hizo mención del *ámbar:* lo hay blanco o cándido como la *creta*, roxo como el *boloarminio*, esto es *armenio*, y alguno negrizco.

4. El *asa fétida* ha tenido varios nombres que la confunden, como el de *althit*, de *aujudem*, y de *laserpicium*. Avicena, tomándolo del árabe, le da el de *almharat*. Es una planta llamada por los latinos *laserifera*, a cuyo zumo cuaxado dan el nombre de *althit*, que en todo el Oriente es un gran medicamento. Se cría mucha en Mandú, Chitor y Deli; y de Ormús se lleva a Pegú, Malaca, Tanasarí y otras regiones vecinas. Algunos creen que el *beniní* o *ben judeum* es un género de *lasero* syríaco.

5. El *amomo*. Se duda del verdadero nombre de esta flor medicinal; algunos suponen ser la *rosa de Jericó;* otros el *acorum* de Galeno, y otros el *pes columbinus*. Es más probable sea esto último, porque en árabe se llama *hamama*, que se interpreta *pie de paloma*. Se cría en Arabia, en Persia y en el Asia interior.

6. El *anacardo*, fruto medicinal. Los griegos modernos (pues ni de los antiguos, ni de Galeno, fue conocido) dieron este nombre a lo que los portugueses llaman *fava de Malaca*, ya por su figura parecida a un corazón, ya por su color, siguiendo a los árabes, que le llaman *balador*, y los indianos

[20] La primera vez que se nombra el palo *aloes* en las tarifas de Cataluña es en 1271, en las ordenanzas de los corredores de Barcelona.

bybo. Los árboles que producen esta especie de habas pendientes se crían en Cananor y Calicut y también en otras partes, como en Cambaya y Decán.

7. El *benjuy*, goma aromática que destila de las cisuras de un árbol, que nace en Sumatra, en Siam y Malaca, y no en Armenia, Syria ni África, parece fue desconocido de los autores griegos; pero el que Aberoes llama *belenizar*, o *belenezar*, es de distinta naturaleza. Ruelio le puso erradamente el nombre de *benjudeum* por la afinidad que guarda con *benjuí*, debiéndose llamar más bien *bejaoi*, esto es, hijo de Jaoa, en donde se cría con abundancia. Los chinos llaman a todos los géneros de benjuy *cominham;* los árabes *lobanjaoy*, como quien dice incienso de Jaoa, por haber sido este país el primero que conocieron; y los naturales de Decán y Guzarate *udo*. El *benjuy de boninas* es el que se cría de árboles nuevos y el más precioso que nace en Siam. El más buscado por los mercaderes es el *benjuy amygdaloides*, o *amygdalino*, porque forma unas uñas o manchas como almendras. El *benjuy de boninas* es el negro de Sumatra, y vale el doble más caro que el negro de Jaoa.

8. El *bétel* es hoja de una planta, que se masca mezclada con el *areck* que le quita lo amargo y con otras preparaciones. Está en grande uso en la India, porque es señal de incivilidad entre la gente de distinción el no echar el aliento oloroso. Nace en todos los parages marítimos del Indostán, conocidos de los portugueses, porque en los mediterráneos no se cría. En Malabar le llaman *betre*, en Decán, Guzarate y Canam *pam*, en el Malayo *siri*. Avicena llama el betre *tambul*; después se ha llamado por los europeos *betle* o *bétel*.

9. El *brasil*, palo colorante de que no se hace mención en la obra de Orto *, en los descubrimientos portugueses dio su nombre a una región de la América meridional abundante de estos árboles. El palo sin duda recibió el nombre de *brasil* de su color encendido, que los europeos compararían a la brasa de fuego desde los primeros tiempos de la baxa edad en que comerciaban en levante, por donde venía este género antes del descubriminto del nuevo mundo, pues le hallo nombrado *brassillum* y *braxillum*, desde fines del siglo XII en documentos de Italia y de Cataluña [21]. Quizás el brasil oriental sería el *sapan* de Malabar y de Sumatra.

10. La *cafera* es excelente goma medicinal, que se extrae de la incisión

[21] En todos los aranceles de aduanas de Cataluña se hace mención especial del *brasil* como droga del Oriente; en 1221 con el nombre de *brasill*; en 1243 con el de *bresil*; en 1252 con el de *brazil*, y en 1271 con el de *brasil*.

* Léase Orta. Se alude a la obra *Aromatum et simplicium*.

de cierto árbol. llamada *capur* o *caphur* por los árabes, desconocida de los antiguos griegos y de Galeno. Hay *cafcra* de Borneo y de la China, y la primera es del tamaño del mijo, o algo más. El árbol se cría en Borneo, en Sumatra y país de Malaca, y se llama *pazén*; los chinos componen la suya mezclada con ésta. El agua destilada del árbol se llama *alcánfor*, del árabe *alkanzurí, alesek, alezeid* y también *ariaje.*

11. El *cálamo aromático* es una especie de junco a modo de pluma o cálamo, que se llama aromático, no porque sea odorífero, sino porque es droga o aroma, que vale lo mismo propiamente. Se siembra en toda la India y mucho en Guzarate y Balagueta; y sólo tiene algún olor después de arrancado. Las mugeres lo usan mucho allí contra el istérico y mal de nervios. Algunos lo han confundido con el *accorum*, y otros dicen que la *galanga* es el *accorum*, lo que es falso, porque éste sólo nace en Europa, y los indianos no le conocen; además de que el legítimo *accoro* se trae de la Tartaria menor y de Lithuania, y nace también en Polonia. El *cálamo aromático* se cría sólo en la India, porque el *cálamo arábigo* de Plutarco, y el *alexandrino* de Cornelio Celso, no tomaron estos nombres sino de los países por donde se traían a Europa.

12. La *canela* es la *cassia*, como la llaman los griegos, del nombre malayo *cais manis*, que significa palo dulce; o el *cinamono* de los antiguos, que quiere decir palo oloroso; o la *caneaa*, como llaman en Malabar. La de superior clase es la de Ceylán, y la de inferior la de Malabar; y a la más gruesa llaman *cassia lignea* los árabes, korasanes y turcos. Aunque se pueden distinguir las calidades por estos tres nombres, el género es uno solo [22].

13. El *cardamomo* [23] es aroma odorífero muy conocido en la India. Avicena le divide en dos géneros, es a saber, en *saccolaa quebir*, o grande, y en *saccolaa zaguer*, o menor; baxo cuyos dos nombres lo conocen los médicos y tratantes árabes. En Malabar se llama *etremellí*, en Ceylán *enzal*, en Bengala, Guzarate y Decán *hil*, y otras veces *ellachi*. El *cardamomo* fue ignorado de los antiguos griegos y latinos, y no se debe confundir con la *melegheta*, que no la conoció Dioscórides. Uno y otro cardamomo, que es una legumbre como avellana, nace en la India, señaladamente desde Calicut

[22] En las tarifas de las aduanas de Barcelona de 1221 se nombra en el ramo de especería simplemente *canella*; en las de Tamarit de 1243 *canella*, y como artículo distinto *cinamomo*; en las de Colibre de 1252 *cassia fistola*, y en artículo separado *canella*.

[23] Entre los artículos de especería que se leen en las tarifas de las aduanas de Cataluña desde el año 1221 hasta 1252 no se halla el nombre de *cardamomo* hasta el 1271, en que se promulgaron las ordenanzas municipales de los corredores de Barcelona.

hasta Cannanor; aunque también se cría en otros parages del Malabar, mas no en tanta copia, ni de corteza tan blanca.

14. El *carpesio* o el *rusco* de Galeno, que Dioscórides llama *myrto* silvestre, no se debe confundir con las *cubebas*. Se celebra mucho el carpesio Póntico, que algunos cuentan nace también en la Syria. Así, pues, si el *carpesio* fuese lo mismo que las *cubebas*, los turcos y syrios no las traerían de la India a gran coste, pudiéndolas tomar de su propio país.

15. La *cassia solutiva* es un árbol silvestre de la magnitud de un peral, que echa flor como la hiniesta, y de ella salen unas bayas largas. Se cría en todo el Malabar, Canara, Cambaya, y también se encuentra en Malaca y en Siam. Avicena la llama *chiarsandar;* en Arbia le dan el nombre vulgarmente de *hiarjamber*, en Malabar de *camdaca*, en Canara de *bavasimga*, en Decán y entre los Bramines de *bavasimgua*, y en Guzarate de *gramalla*.

16. El *cato* [24], es el zumo que se saca de un árbol llamado *hechic*, del tamaño del fresno, de perpetuo verdor, que nace en Cambaya y principalmente en Bazaim, Manora y Damam. Los chinos lo usan junto con el betel en forma de pastillas, para fortificar las encías; en todas partes se llama *cate*, y sólo en Malaca *cato*. Créese que el *cato* es el *lycio* de los antiguos griegos y latinos, que le llamaron así porque en Lycia empezó su uso.

17. El *clavo especia*, o *girofle* [25], que así se llamaba antiguamente en español. Aunque este arbusto nace también en Ceylán y en otros parages sólo da fruto en las Malucas, en donde se llama *chanque;* pero entre los árabes, persas y turcos se le da el nombre de *calafur*. Los pies o rabillos en que se sustenta la flor se llaman vulgarmente *festucas*, que no son tan fragantes como las hojas.

18. El *costo* o *chosto* es un arbusto que echa una flor olorosa, cuyo palo es tan fragante que ofende al olfato de algunos. Los médicos de la India lo usan en muchos medicamentos. Nace cerca de Guzarate, entre Bengala, Delhi y Cambaya, en Mandour y Chitor. De aquí lo llevan en carros a Cambayeta, capital del Reyno de Amadabar, que dista poco del mar, en cuyo embarcadero se carga para el África y Europa, y mucha parte del Asia. Llámanle en Arabia *cost*, en Guzárate *uplet*, y *pucho* en Malaca, de donde se lleva mucho a la China. La clasificación de arábigo y syrio proviene de los dos conductos

[24] En las tarifas de la aduana de Barcelona de 1221 se lee *catoplamum*, que no se entiende, y acaso pudo ser el *cato* compuesto con otra palabra.

[25] En las sobredichas tarifas de Barcelona, y en las de Tamarit de 1243 no se hace mención del *clavo*; pero en las de Colibre de 1252, y en las ordenanzas de corredores de Barcelona de 1271 se especifica el nombre de *girofle*.

por donde se trae de la India a Europa, pues no se cría en otra región. Los árabes hacen de este fruto dos especies, el *dulce* y el *amargo*.

19. El *cadarz*, que así se halla nombrado en tarifas antiguas de Cataluña desde 1252, y es el *azarcón cárdeno*, traería su denominación de la palabra *darzad* (que suena palo amarillo) con que los persas nombran al azafrán índico, raíz medicinal que se cría en abundancia en Malabar, esto es, en Cananor y Calicut, y la mayor porción se lleva a Persia y Arabia. Avicena le da el nombre de *chaledfium* o *chalidunium*. En Cannara se llama *alad*, y lo mismo en Malabar, bien que más propiamente *manjale*; entre los malayos *cunhet* y entre los árabes *habet*.

20. Las *cubebas* [26], son el fruto de una planta silvestre que nace espontáneamente en Java y se enreda en los troncos de los árboles como la yedra. Este fruto sale arracimado, y su flor es olorosa; y tiene tanta estimación en el país donde se cría, que sus naturales la cuecen antes de dexarla extraer, de temor que no se propague en otra parte. En Europa no se usa sino para medicamentos, aunque en la India se emplea en infusión de vino para excitar la venus, y en Java para calentar el estómago. Este fruto, que es parecido a la pimienta, pero de hojas más angostas, se llama por los médicos árabes *cubebe* y *quabeb*, y por el vulgo *quabebechiné*; en Java *cumuz*, y *cubabchini* por los demás indianos, excepto los malayos. Esta planta no es el *carpesio*, ni el *rusco* de Galeno, que Dioscórides llama *myrto silvestre*.

21. El *fágara* es un fruto de la India de la magnitud de un garbanzo arietino, en la forma, tamaño y color muy semejante al grano de lo que se llama en las boticas *coculum indicum*, y entre los italianos *coccole di levante*, de suerte que se pueden equivocar. Avicena hace mención de este fruto diciendo que se saca de Sofala y que se aplica como cálido y secante para calentar el estómago y constreñir el vientre.

22. El *faufel* es un palo que algunos han confundido con el sándalo roxo, pues ambos carecen de olor. El árbol que da este palo se cría en abundancia en Malabar y con escasez en Guzarate y Decán; los indianos lo mascan con el bétel para fortificar las encías. Los europeos le llaman *chofolo* [27], y los árabes *faufel* o *fufel*. En Malabar, entre la gente noble se llama *areck*, y entre el vulgo *pac*; en Guzarate y Decán *zupari*; en Ceylán *poaz*; en Ma-

[26] La primera vez que se nombran en tarifas de Cataluña es en las ordenanzas de corredores de Barcelona que se promulgaron en el año 1271.

[27] Con el nombre vulgar de *cofoll*, y de *alcofoll*, se hace mención de una droga, entre las que se expresan en los aranceles de las lezdas del puerto de Colibre de 1252, y de las ordenanzas de corredores de 1271. * Cf. TREPPO, *Antimonium, stibium, alcofoll*.

laca *pinam*: en Couchin *chacani*. El árbol da un fruto como el de la *nuez moscada*.

23. La *galanga* [28], arbusto espontáneo, de dos a tres palmos de altura, con hojas de myrto y raíz nudosa, se cría en Jaca y en la China. Sirve mucho para medicamentos, aunque no fue conocido de los antiguos griegos, y ha sido poco examinado de los árabes, que le llaman *calvejiam*, y los indianos *lancuaz*.

24. El *gengibre* [29], *gengible*, nace en todas partes de la India: plántase de simiente o de raíz. Los persas, árabes y turcos le llaman *gengibil*; en Guzarate, Decán y Bengala, quando está reciente, se llama *adraz*, y quando seco *sucte;* pero en Malabar, así verde como seco, *imji*, y en Malaca *aliaa*.

25. El *incienso*. Los antiguos siempre conocieron dos géneros de este aroma, el arábigo y el índico; pero en la India no se cría. Los árabes le llaman *lovam* y *conder*, y por corrupción *ronder* algunos europeos. Pero aunque algunos árabes le llaman *conder*, los más *lovam*; y al que nosotros llamamos incienso macho, éstos llaman *melato;* el uno nace en los montes y el otro en los llanos.

26. El *junco oloroso* nace como grama en grande abundancia en Mascate y Calayate, provincias de la Arabia. Los naturales le llaman *sacbar*, otros *haxis calchule*, esto es, yerba detergente; Avicena *adhar* o *adher*, y los médicos persas y árabes *foca*. Por corrupción del árabe algunos autores le llaman *adcher* y *adhecarum*. Los indianos le dan el nombre de *yerba mascatense*, otros de *paja de Meca* y otros de *pasto de camello*. Avicena describe dos géneros, el *arabí* y el *ajiamí*, esto es, damasquino. Se escoge aquél, que restregándole entre las manos echa olor de rosa; y se hace uso de la flor, de la raíz y del tallo. Los que aseguran ser la raíz del junco oloroso la *galanga*, se equivocan, porque la galanga nace en la China y se siembra, y el junco es espontáneo y nace en la Arabia, difiriendo mucho de la otra planta en la raíz y en las hojas.

27. La *laca* [30] goma de cierto árbol. Lo que los especieros llaman *lacca*, los árabes, persas y turcos llaman *loc sumatrí*, esto es, laca de Sumatra, porque creían que era producción de esta isla; siendo así que donde nace mucha

[28] La primera vez que se halla nombrada la *galanga* en tarifas de Cataluña es en las del puerto de Colibre en 1252 con el nombre de *galanga*, y en las ordenanzas de corredores de Barcelona de 1271 con el de *calanga*.

[29] En todas las tarifas de aduanas de Cataluña se halla nombrado este fruto con el nombre de *gingebre* desde el año 1221, en que consta el primer arancel de especería oriental, hasta el de 1703 que se ha examinado.

[30] En todas las tarifas antiguas de las aduanas de Cataluña desde el año 1221 en adelante se nombra la *laca* entre las drogas que venían de levante.

es en el Pegú y Martaban, que es la mejor. En estas provincias se llama *trec;* pero como la llevaban a Sumatra para cargar de retorno pimienta, de aquí vino el llamarla *sumatrí*. La *laca* no es el *cáncamo*, ni éste tampoco la *sangre de draco:* el cáncamo es lo que los europeos llaman *anime*, que se trae de Etyopía. Esta especie de goma es semejante al carmín, y la hay de tres colores: carmesí, negrizca y pálida.

28. El *macias* o *macim* es aquella telilla o membrana que cubre por lo interior la nuez moscada, y quando ésta se seca cae el macias, que toma un color de oro subido, cuyo precio es triple del de la nuez. El macias se llama en las islas de Banda, donde se cría el árbol, *bunapalla*, y en Decán *jaifol*; y Avicena le da el nombre de *befbase*. El *macias*, así como la nuez, fue desconocida de los antiguos griegos; pero como el *talisifar* de Avicena es el *macer* de los griegos; de ahí por semejanza se dio el nombre de *macias* a la dicha membrana.

29. El *malabastro* es hoja de un árbol corpulento que se cría en Cambaya y en otros muchos territorios, en donde los especieros la llaman *gandis*. Su denominación viene de la voz *tamalapatra* que tiene entre los indianos; a la qual los árabes llaman *cadej indí*, esto es, *folium indicum*. Huele algo al clavo especia, mas no es tan fuerte como la espica nardi o el macias, ni tan sutil ni penetrante como la canela; así su olor no hiere a la cabeza como el de los demás aromas. Plinio dice que macerada en vino aventajaba a los demás olores, lo que podía suceder en su tiempo, en que no se conocían otros más subidos, como son el del *benjuy de boninas*, del *ámbar*, del *almizcle* y del *calambac*, que es el *agallochum* superfino. Avicena dice que tiene las mismas virtudes que el nardo, y que sus hojas son el *saisifram*, *sahesefram*, o sea *salsafrás*. Pero los árabes en este medicamento siguieron a los griegos, que ignoraron la verdadera historia de este árbol.

30. El *mannà* es la goma o gluten de un árbol, que se trae del país de los Usbecks, y la hay de tres especies. La primera se llama *xiskest* o *xircast* por los persas, y de aquí viene el nombre vulgar de *siracost*; éste se forma del rocío, y destila del árbol. La segunda se llama *tiriamiabim* o *trungibim*, que es goma de unos cardos de granos menudos. La tercera es de terrones grandes, semejante a la de Calabria, y se trae de Basora.

31. El *marfil* o dientes de elefante, en árabe *cenafil*, porque *fil* es el animal, y *cen* diente, venía en aquellos tiempos del mismo país de donde lo traen ahora los europeos.

32. *Mirabolanos*, fruto medicinal en forma de bellotas que producen

cinco diferencias de árboles, que se crían en Goa y Baticala algunos, y otros en Malabar y Dabul. En varias partes del Reyno de Cambaya se hallan quatro especies de ellos, y los llamados *chébulos* en Bisnajar, Decán, Guzarate y Bengala. Los árabes llaman a todos los mirabolanos *delegí*; a los roxos *asfar*; a los negros *asuat*; a los chébulos *kebulji*; a los bellericos *beleriji*; y a los émblicos *embeljí*. Éstos, dice Clusio *, que venían con abundancia a Anveres en 1546; pero que los chébulos rara vez se traían a Lisboa [31]. Parece que ni Dioscórides, ni Galeno, ni Plinio conocieron los mirabolanos frescos en grano; porque sólo los mientan por el aceyte que de ellos se extraía para ungüentos preciosos.

33. La *mirra* es una resina odorífera de un árbol que se cría en Arabia, y también en Etiopía, en el país de Abexim. Los indianos, que la reciben de estas dos regiones, la llaman *bola*.

34. La *spica nardi* [32]. El nardo es una planta rastrera de cultivo, y de un género solo, que se siembra en Mandú y Chitor, en los reynos de Dely, Bengala y Decán, próximo al Ganges. Su tallo será de unos tres palmos de longitud, del qual nacen unos vastaguitos más cortos, que arrojan en su punta las *spicas*. Los naturales la llaman *cahzeara*; Avicena y los árabes de su tiempo *gembal*, que significa *spica*, y *cembal indí*, esto es, *spica indica*, del modo que dicen *cembul rumim* a lo que los europeos llamamos *spica celtica*. Por corrupción los que no entienden el árabe han llamado al nardo *simbel* y *sumbel*.

35. La *nuez moscada* [33], no fue conocida de los antiguos griegos, como lo afirma Aberoes; ni es el *chrysobalanus* de Galeno, porque éste se diferencia en la figura, color y calidad. El árbol que la produce nace en la isla de Banda, pues el de las Malucas es infructífero, y lo mismo el de Ceylán. Esta nuez se llama de los naturales de Banda *palla*; de los de Decán *japatri*, y de los árabes *jausiband*, como quien dice nuez de Banda. Éstos son los nombres verdaderos; sin embargo los autores árabes y turcos, con el transcurso de los tiempos, usan de otros corrompidos o alterados.

[31] Sin embargo, vemos por la lista de Balducci que a principios del siglo XIV los mercaderes italianos los traían a Europa, pues nombra los *chébulos*, los *emblicos* y los *bellericos*, y estos dos últimos baxo de las voces corrompidas de *embrici* y *belorigi*, que no se hubieran entendido sin esta confrontación con el tratado del Doctor ORTA: *Aromatum et simplicium*, que tanta luz ha dado a esta materia.

[32] En las tarifas de las aduanas de Cataluña no se halla nombrada la *spica nardi* hasta 1252 en las Lezdas de Colibre, y en 1271 en las ordenanzas de los corredores de Barcelona.

[33] En las tarifas de las aduanas de Cataluña no se nombra la *nuez moscada* hasta 1252, en las de la Lezda de Colibre, y en 1271 en las ordenanzas de los corredores de Barcelona.

* Clusio tradujo al latín la obra de ORTA citada en la nota 31.

36. El *opio*, que los árabes pronuncian *ofio*, tomado del *opio* en griego, y mudando la *p* en *f*, se saca de varias partes, como del Egypto, de la Arabia, de la India y del Asia menor. El que se saca del Cayro, llamado *messerí*, es de gran precio, y puede ser el que llama Balducci *thebayco*. El que se saca de Adén y de otros parages del mar roxo, es negro y duro, y varía de precio según la región. El que se coge en Cambaya, Mandú y Chitor, es más blando y roxizo. También se coge en Ciliaca, Capadocia y Paflagonia, y este último tal vez sería el *opio póntico*, que Balducci llama *opopotico*.

37. La *pimienta:* la mayor parte de la pimienta proviene de Malabar, esto es, de todo el país marítimo desde el Cabo Comorín hasta Cananor. También nacen estos árboles en las costas de Malaca, pero es su fruto de inferior calidad, y la mayor parte vacío: nacen asimismo en las islas vecinas a Java, y en la Sonda; pero toda la pimienta se lleva a la China, o se consume en el país. En idioma malabar se llama *malunga*, en malayo *lada*, en arábigo *fulful*, en Guzarate y Decán *meriche*, y en Bengala *morris*. La pimienta larga [34] es de otra planta muy diferente, que llaman *pimpilim* en Bengala, en donde sólo se cría, y *darfulful* en árabe, y tiene tres veces menos valor que la redonda. La diferencia de la planta que produce la negra y de la que da la blanca, no la distinguen sino los mismos naturales del país, del modo que nosotros la vid que da la uva negra de la que da la blanca. La pimienta blanca es más cálida y fragante; su planta es más rara y sólo nace en ciertos terrenos.

38. El *rhubarbo* [35], raíz purgante y amarga, sólo se cría en la China, de donde se lleva a la India, Persia y Europa; a ésta viene por la Tartaria a Ormuz, y de aquí a Alexandría, en cuyo puerto se hacen los acopios.

39. El *sándalo*, palo medicinal, en la isla de Timor y demás provincias vecinas a Malaca, se llama *chandama*, de que los árabes por corrupción formaron *sandal*, voz que han adoptado todos los moros para todos los géneros de leños; pero en Canara, Decán y Guzarate se llama *sercand*. Tres son los géneros de sándalo, el *roxo*, el *blanco* y el *cetrino*. El *roxo* nace en la India más allá del Ganges, y en gran abundancia en la isla de Timor. Diferénciase mucho el sándalo del palo brasil, aunque uno y otro no son olorosos. El *blanco* y el *cetrino* son olorosos en su corazón, y el cetrino más; pero de éste hay siempre menos abundancia. Estas dos especies se

[34] Aunque en las tarifas de las aduanas de Cataluña desde 1221 se menciona la *pimienta*, sólo en 1271 en las ordenanzas de corredores se especifican la *larga* y la *redonda*.

[35] La primera vez que se nombra el *rhubarbo* en documentos de Cataluña es en el año 1271 en las ordenanzas municipales de los corredores de la ciudad de Barcelona.

consumen en la India para remedios refrigerantes [36]. Los antiguos griegos no hicieron mención del nombre de éstas, y los árabes apenas, por creer algunos que las palabras *machazarí* y *mahazarí* significan el sándalo blanco. Hay en Malabar un género de palo oloroso muy semejante al sándalo, que allí llaman *sambrán*.

40. Los *schinantes* son plantas que nacen en la Arabia y en Caliate; su raíz es inútil, y así no se puede esta planta equivocar con la *galanga*, como algunos pretenden, pues ésta sólo se cría en la China y en Java.

41. El *storaque* (storax), resina odorífera que sólo se cría en Etyopía, donde se encuentra también la myrra. Hay estoraque líquido, llamado por los chinos *rocamalha*, porque se mezcla con el benjuy de boninas.

42. El *tabaxir* es vocablo pérsico, que suena *licor lacticinoso*. Llámase por los naturales *sacar mambú*, como quien dice azúcar de mambú; es el *mambú* caña dulce de la India. Estas cañas se crían en Bisnajar y Batecala, y parte en el Malabar; y el licor que destilan se cuaxa, y sirve para medicamentos en las fiebres biliosas y en las disenterías entre los indianos, árabes y turcos. No se debe confundir con el *espodio*, porque éste es la *tucia*, y no hay más que un género de *spodio* o *pompholix* en el mundo. El *antispodio* de los griegos era metálico, que no se podía tomar interiormente; y así es vulgaridad el creer sea el *spodio* una composición de huesos de elefante molidos, ni de raíces de cañas quemadas [37].

43. Los *tamarindos*, fruto medicinal de figura de dátil de un árbol que se cría en Cambaya y Guzarate, llamado por los árabes el mismo árbol *tamarindí*, nombre compuesto de *tamar*, palma, y de *indí*, indiana. En Malabar se llaman *pulí*, en Guzarate *ambili*, baxo cuyo nombre son conocidos en las demás provincias de la India. Este fruto fue desconocido de los antiguos griegos.

44. El *turbit*, droga medicinal, es una planta vivaz, espontánea, que echa flores; llámase así en Arabia, en Persia, en Turquía y en Europa. Nace en Guzarate y en Cannara: en la primera la llaman *barzamar*, y en la segunda *tiguar*.

45. La *tucia* o *tuthia*, droga medicinal, llamada así por los árabes y por los griegos *spodos*. Se hace de las cenizas de un árbol llamado *goan*,

[36] Si esto era así en tiempo de Orta, esto es, en 1535, en 1338, tiempo en que escribía Balducci, venía a Europa el *blanco*, pues se nombra en la lista de drogas orientales.

[37] Sin embargo, Balducci pone en su lista de drogas orientales estas dos especies, compuestas con estos nombres: *ispodio de lifante* y *ispodio di canna*, que contradicen esta vulgaridad que critica el Doctor Orta; o si no, suponen ser ésta muy antigua.

que nace en el Kermán, cerca de Ormuz. Se le da el nombre de *alexandrina*, no porque se componga en el Egypto, sino porque por aquel puerto la sacaban los europeos.

46. La *zedoaria* [38], planta medicinal, que Avicena llama *jeiduar*, y por corrupción *zedoar* entre los europeos. Nace en los países vecinos a la China, y su fruto es del tamaño de una bellota y casi de la misma figura. La usan en la India contra los venenos y las mordeduras o heridas de animales ponzoñosos; pero la legítima zedoaria es rara y de mucho precio. Así, pues, se presume que la que viene a Europa no es la verdadera, sino la que llama Avicena *zerumbet*, que nace en Malabar, esto es, en Calicut y en Cananor.

Después de la rápida ojeada que hemos dado por los puertos y plazas mercantiles que mantenían el rico comercio entre Asia y Europa en los siglos XIII, XIV y XV, se podrá sin temeridad concluir lo que se sentó al principio de este capítulo, es a saber, que necesitaba el comerciante entonces más previsión, conocimientos y economía que al presente, para el acierto de sus empresas y adquisición de grandes fortunas; y que, por consiguiente, los catalanes, que freqüentaban en aquellos siglos todos los mercados concurridos, ya de pueblos infieles, ya de christianos, tuvieron más motivos y ocasiones que hoy de mostrarse activos, sagazes y animosos. Solamente el tráfico de la especería y droguería, que hoy no conocen los barceloneses, y entonces partían con los genoveses y venecianos, ¿quánta economía y estudio no exigía de parte del especulador que trabajaba en estos dos importantes ramos?

[38] En las tarifas de las lezdas, del puerto de Colibre de 1252, y de las ordenanzas de corredores de Barcelona de 1271, se hace mención de la *zedoaria*, con los nombres corrompidos de *sitouar* y de *citoval*. * Cf. la bibliografía general del apartado.

CAPÍTULO II

DEL COMERCIO Y NAVEGACIONES DE LOS CATALANES A EGYPTO Y A SYRIA

Queda extensamente referido en el tomo I de estas memorias el importante y lucroso comercio de Ultramar, esto es, de Alexandría, Baruth, Acre y otros mercados del Soldán de Babilonia, y la constancia con que los catalanes continuaron su trato y navegación a aquellas partes. Pero como a este ramo de historia política nunca le ha dañado la abundancia, sino la esterilidad de noticias, añadiremos aquí, para su mayor ilustración, las que nos han subministrado las posteriores diligencias y hallazgos de documentos contemporáneos, que los cronistas no vieron, o los despreciaron.

Aquel zelo religioso que excitó al veneciano Marino Sanuto a proponer al Papa en 1306 el proyecto de debilitar las fuerzas y riquezas del Soldán, prohibiendo a los christianos la conducción de la especería por los puertos de Egypto y otros de la Syria, el mismo había animado el año antes a Raymundo Lulio a escribir un libro intitulado *De Fine*, que fue impreso en Mallorca en el año 1665, en el qual presenta un plan para convertir los infieles conquistando la tierra santa. En esta obra incluye una petición que dirigió al Papa en 1290, en la qual, entre otras cosas, propone que el Santo Padre impida a los christianos navegar a Egypto para la compra de los aromas y especias; con cuya providencia, dice, el Soldán dentro de seis años quedaría empobrecido, y los genoveses y catalanes se ingeniarían para ir a buscarlas a Bagdad y a la India en derechura.

En el año 1302 * consta que regresando de Alexandría a Barcelona una nave de Bernardo Marquet, cuya carga, avaluada en 4.000 besantes, venía consignada al Rey Don Jayme II de Aragón y a su corte, naufragó en la

* Léase 1307.

costa de Trípoli en Berbería, por traición de unos moros tunecinos que traía pasageros; sobre cuya pérdida hubo mensages y reclamaciones a la corte de Túnez [1].

Navegación a Egypto, Candía y Rhodas

En 1395, el Magistrado Municipal de Barcelona, deseando reparar los daños y riesgos que solían acarrearse, así en sus bienes como en sus personas, a los que navegaban con mercancías a las partes de Baruth y otras de ultramar, para mayor fomento y conservación de este importante comercio, obtuvo del Rey D. Juan I licencia de armar tres galeras gruesas, que se hallaban actualmente en el puerto; la una denominada *Santa Eulalia*, su patrón Bartolomé Vidal; la otra *San Gabriel*, patrón Pedro Quintana; y la otra *San Francisco* *, ambos mercaderes y vecinos de dicha ciudad. La expedición de estas galeazas se abrazó con el fin de hacer los viages con más brevedad y seguridad que con las naves, de que habían usado hasta entonces los catalanes.

Para mayor seguridad y libertad de estos viages, se obtuvieron del Rey las siguientes gracias: que aquellas galeazas no pudiesen ser embargadas en ningún caso de utilidad o necesidad pública, aunque fuese para armada real, a no ir el mismo Rey en ella; que el nombramiento de capitán, patrones y demás oficiales de mar, sería privativo de la ciudad; que los patrones gozarían de la jurisdicción y prerogativas de los de galeras de armada real; que los alistados disfrutarían de la gracia y salvaguardia que se concedía a los matriculados en los buques de armada; que de lo que apresasen dichas tres galeazas no se pagarían derechos al fisco: que a todos los mercaderes así nacionales como estraños, y otras personas que fuesen embarcadas, les concedía el Rey las mismas franquicias, seguridad y salvoconducto, que por gracia de los Reyes predecesores gozaban los que navegaron hasta allí con naves a las tierras de ultramar [2].

Por concordia, anteriormente ajustada entre la ciudad de Barcelona y el Rey Don Pedro IV sobre los derechos del fisco que debían adeudar las embarcaciones que ivan a las partes vedadas de ultramar, se había estable-

[1] Col. Dip., n.º 79.
[2] Col. Dip., n.º 254.

* Véanse los caps. II y III del lib. I y III del lib. II, parte II, t. I y la bibliografía allí citada. La *San Francisco* era en realidad una galeaza; cf. la nota del propio Capmany de la Col. Dip. n.º 254.

cido, entre otras cosas, que si la nave después de haber pagado sus derechos no descargare en aquellas partes por algún caso o motivo, los interesados podían despachar otro buque semejante a los sobredichos destinos, sin tener que satisfacer derechos nuevos por este viage. Pero, como freqüentemente se movían qüestiones y alteraciones sobre la inteligencia de la expresión *buque semejante*, esto es, si debía ser la segunda embarcación idéntica a la primera en clase, porte y dimensiones, el Rey Don Juan I, a solicitud del Magistrado Municipal, a quien estaba cedido perpetuamente el sobredicho derecho para las obras de la atarazana, declaró en 1395: que las semejanzas no debían entenderse de la clase, porte y forma del buque, sino de la cantidad de las mercancías, es a saber, que fuese igual a la que hubiese llevado el primero y pagado el derecho; pero debía pagarlo de lo que llevase de más, como también reintegrarse de lo que llevase de menos [3].

En el año 1459 consta que partió de Barcelona una nave cargada de géneros para Alexandría, y conducía muchos mercaderes que ivan a contratar en Egypto, con la esperanza de la real orden que llevaba su patrón Melchor Matas para remover de su cargo el Cónsul de los catalanes que oprimía el comercio con vexaciones y exacciones injustas [4].

No sólo de este año en adelante, sino hasta muy entrado el siglo XVI mantuvo Cataluña comercio y navegación directa con Alexandría. Parece que fue éste el puerto del levante en que más tiempo continuó su tráfico, según puede colegir de las siguientes noticias [5], que por fortuna se han conservado en las listas del derecho de ancorage de Barcelona. En ellas consta: que en el año 1498 fondeó en este puerto la nave de Miguel Sancliment, procedente de Alexandría; que en 1500 fondearon otras tres procedentes del mismo puerto, la de Francisco Ferrer, la de Jorge Ros y la de Juan Carrera; en 1501 la carabela de Juan Sarriera y el balenero de Rafael Sellés; en 1504 el balenero de Jayme Palaudaries; y de Candía el de Francisco Ferrer; en 1506 otro balenero de Antonio Maciá; en 1507 el del sobredicho Jayme Palaudaries y la nave de Onofre Ferrer; en 1510 el otro de N. Creus; y en 1523 la nave de Juan Ostaler.

La navegación a Rhodas continuó en todo este transcurso de tiempo, hasta que la tomaron a los caballeros de San Juan las armas turquescas. En las referidas listas de ancorage se lee: que en 1498 aportó de Rhodas a Barcelona el balenero de Pedro Valentí; en 1499 la nave de Pedro Fábre-

[3] Col. Dip., n.º 256. [4] Col. Dip., n.º 381. [5] Ap. n.º 35.

gas; en 1503 el balenero de Francisco Ferrer; y en 1512 el otro de N. Creus.

Aunque consta por los nombramientos de los Cónsules ultramarinos que despachaba el Magistrado de Barcelona, que en 1539 se concedió para Alexandría este cargo; no consta que en los años adelante continuase el comercio de los catalanes, ni de otro súbdito de los reynos de España, en Egypto ni otras tierras del Gran Señor. Sin embargo en el año 1594 hallamos que quatro comerciantes barceloneses, Juan Milsocós, Pedro Bosser, Pedro Massó y Pedro Alguer, construyeron en la Villa de Lloret un galeón, denominado *el Delfín buenaventura*, para el viage de Alexandría. Y como por privilegio de Don Alonso V del año 1432, confirmado por todos sus succesores, estaba concedido guía y salvo-conducto a todos los buques y personas que quisiesen con comercio navegar a las partes de Egypto, a instancia de dichos quatro interesados el Virey de Cataluña, Duque de Maqueda, expidió un real pasaporte y salva-guardia a favor del referido galeón, marinería y pasageros, cuya tripulación constaba de veinte y una plazas y dos bombarderos, sin contar el patrón, escribano, contramaestre, piloto, guardián, cirujano, maestro calafate y carpintero [6].

No nos consta de qué medios se valían los catalanes para seguir con seguridad sus navegaciones y tráfico en Egypto y Syria después de haberse apoderado de todos aquellos dominios las armas de los otomanos en 1517, en que fue exterminada la dinastía de los mamelucos que desde el siglo XIII había reynado en aquellas regiones.

Los Reyes de Aragón, siempre atentos a la conservación y propagación del comercio de sus súbditos en oriente, tenían la vigilante política de mantener la amistad y alianza con aquellos príncipes infieles, o por medio de embaxadas, o de tratados de paz y treguas.

A fin de no perder la oportuna coyuntura de conquistar el ánimo generoso de *Asán*, Kan de Persia y del Mogol, que acababa de enseñorearse de la Syria y ciudad santa de Jerusalén en 1299, el Rey Don Jayme II despachó a *Bernardo* * *Solivera* por embaxador, para que en su nombre le felicitase de sus victorias, ofreciéndole su favor y auxilio contra los sarracenos, así de municiones, como de galeras y soldados; a cuyo fin había dado permiso a todos sus súbditos para pasar a la Palestina a servir en sus exércitos. El Kan afectaba inclinación a los christianos; y el Rey de Aragón, aprove-

[6] Col. Dip., n.º 469.

* Léase Pedro Solivera.

chándose de esta ocasión, esperaba el buen trato y acogida de los naturales de sus reynos [7].

El mismo Don Jayme en 1292, siendo al mismo tiempo Rey de Sicilia y de Aragón, había enviado dos embaxadores suyos vecinos de Barcelona, *Romeo de Marimón* y *Ramón de Alemany*, al Soldán de Egypto *Malek Al-Acraf Xalil*, para asentar paces en los términos que ya su antecesor Alfonso III las había procurado con el padre de dicho Soldán, quien estipuló que fuese comprehendido en ella Don Jayme, que era entonces solamente Rey de Sicilia [8]. Luego que éste heredó el trono de Aragón quiso renovar la paz y buena correspondencia en la que habían corrido siempre los Soldanes y la casa imperial de Sicilia [8], que estaba ya refundida en la real de Aragón. Recomienda al mismo tiempo a sus parientes y aliados los Reyes de Castilla y Portugal, para que los admita el Soldán en esta paz y amistad, pidiéndole la libertad de todos los cautivos, así castellanos como portugueses, que hubiese en sus dominios. Refiérele en su carta las conquistas y victorias que había conseguido contra los Reyes de Francia y de Nápoles por mar y por tierra; para cuya conclusión pide subsidios de dinero al Soldán, a quien debía redundar gloria y provecho de que triunfase el pabellón aragonés [9]. De aquí se colige que los franceses no tendrían entonces contratación en Egypto.

En 1314 el mismo Rey Don Jayme despachó dos caballeros barceloneses, *Guillén de Casanadal* y *Arnaldo Zabastida*, por sus embaxadores cerca del Soldán *Abulfat Mahomed*, para renovar y asegurar la amistad y buena correspondencia entre los dos soberanos. Llevaba algunos presentes para aquel príncipe, que se reducían a tres halcones girifaltes; dos piezas de anascote encarnado; dos de paño verde y dos de azul de Châlons; doce de lienzos de Rheims; y doce vestidos de peñas veras [10]. En 1322 el mismo Rey de Aragón renovó la amistad con el referido Soldán, enviándole cartas y otros regalos semejantes con embaxada solemne que desempeñaron *Berenguer de Castellbisba* ** y *Guerlao* *** *Solivera*.

En 1436 el Soldán *Beni Said Jakmak* hizo una declaración dirigida al Ayuntamiento de Barcelona, por la qual aseguraba y confirmaba, a ins-

[7] Col. Dip., n.º 60.

[8] Era la casa de Suevia, Emperadores de Alemania, de los quales quatro fueron Reyes de Sicilia, hasta Manfredo, cuya hija única casó con Pedro III de Aragón, que se coronó en Palermo en el año 1282.

[9] Col. Dip., n.º 381.

[10] Col. Dip., n.º 90.

* Véase Cubas, *Romeu de Marimon*.

** Léase Castellbisbal.

*** Léase Guerao.

tancia de *Pedro Monrós*, mensagero que dicha ciudad le había enviado con credenciales del Rey Don Alonso, la libre contratación a los mercaderes y navegantes catalanes, y todas las exenciones estipuladas en los antiguos tratados, sin la menor alteración, indemnizándoles de qualquiera vexación o agravio que hasta entonces se les hubiese hecho. Los términos de esta carta son a la verdad muy expresivos y honrosos para la nación catalana [11].

[11] Col. Dip., n.° 316.

CAPÍTULO III

DEL COMERCIO DE LOS CATALANES EN LOS PUERTOS Y PLAZAS DE ITALIA

Grande fue el comercio que desde el siglo XIII mantuvieron los catalanes en varios puertos y ciudades de Italia, sin exceptuar la Sicilia, en donde con motivo de haberla conquistado las armas aragonesas, se les derramaron privilegios y franquicias con ventaja a los mercaderes de otras naciones *. Sin embargo, aun antes de gozar de estas gracias, tenían ya establecido algún comercio en aquel Reyno, pues consta [1] que a 5 de marzo del año de 1249, de orden del Rey de Aragón Don Jayme I, se juntó el Concejo general de Barcelona para nombrar los diputados que debían pasar a Palermo a negocios del comercio; y que fueron nombrados *Marimundo de Plegamans* y *Bernardo Aymerich*, para cuyos gastos se libraron tres mil sueldos que se tomaron prestados a los judíos del barrio del *call*.

Pero, aunque en el continente de Italia no podían los mercaderes catalanes disfrutar de iguales privilegios, su buena industria y actividad les introduxo por todas partes con sus cargazones, bancos y factorías. No sólo se arraygaron en el Reyno de Nápoles, a que contribuirían después mucho las conquistas de D. Alonso V de Aragón [2], sino también en Pisa y Florencia,

* Véanse los cap. VII y VIII del lib. I y III del lib. II, parte II, t. I y bibliografía allí citada.

[1] Consta en el Diario de Ramón Vila, contador que fue del antiguo Concejo municipal de Barcelona, y se guarda en el archivo de dicho Ayuntamiento. * En el A. H. M. no existe actualmente ningún *Diario* conocido bajo el nombre de Ramón Vila.

[2] Para mayor prueba de quánto se debieron arraygar los mercaderes catalanes en varios estados de Italia, y principalmente en la Toscana desde mediados del siglo XV, pondremos dos pasages de la crónica de Benedetto Dei, escritor contemporáneo, que dice así: *Chosimo è di Francesi dal'anno 1400 in quà. Non sapete voy della gran passata, è potenza, che dell'anno 1152 lo Rè Alfonso d'Aragona, Rè è Signore di sette altri Reami, vene per farsi Rè de Taliani di compagnia dello vostra Signoria di delli Medici e stato cagione à i giorni della*

en donde visiblemente tenían que superar más obstáculos, por ser repúblicas combatidas de facciones y habitadas de negociantes activos y sagaces.

Habiendo conseguido los florentines en 1406 el dominio de Pisa, pretendían los catalanes y demás vasallos del Rey de Aragón continuar la contratación que de antiguo mantenían en aquella ciudad; en consideración a la utilidad que redundaba al público y a los particulares, la república se la concedió por tres años, permitiéndoles tener cónsul en Pisa con muchas libertades para sus personas y mercancías, sin que por esto se eximiesen del pago de las gabelas acostumbradas... Estos mismos florentines, para asegurar el tránsito de las mercaderías por Puerto-pisano, se vieron obligados en 1411 a tener continuamente armadas tres galeras, y entonces confirmaron por otros cinco años los privilegios que habían dispensado a los catalanes en 1407 [3].

Después que los florentines, dueños de la ciudad de Pisa, como queda dicho, adquirieron y habilitaron el puerto de Liorna en 1421, empezó a sonar el nombre de Florencia en la navegación y tráfico marítimo, que antes sólo era conocido por las artes y el giro, y quedó desde aquella época para siempre eclipsada la antigua fama y nombradía de los pisanos, cuya marina había sido tan poderosa desde el siglo XII.

Desde la extinción de este poder, tuvieron los catalanes esta Potencia naval menos que temer, la que aliada natural casi siempre de los genoveses, había dado muchos socorros a éstos contra el pabellón aragonés. Y aunque la ciudad, el puerto y las proporciones de Pisa pasaron baxo el dominio de Florencia, ciudad entonces de artes, riquezas y luxo, nunca pudo levantarse a ser potencia marítima, contentándose el gobierno en fomentar la pacífica profesión de sus fabricantes y las expediciones mercantiles de sus artefactos a varios puertos del levante hasta Caffa, y a los del poniente hasta Flandes e Inglaterra.

La primera marina florentina se reducía en el año 1422 a dos galeazas de comercio y seis galeras sutiles para protegerle; de modo que hasta mediados del siglo XV no empezó a ser de alguna consideración, esto es, se aumentó hasta once galeazas mercantes, y quince galeras sutiles en su mayor pujanza. Este comercio se hacía con flotas, y en ciertas estaciones que tenía

vita sua che la bella è gloriosisima Italia non sia venuta à mano è di Catalani, è d'Alamanni, Vinegia, è con quella iscimunita è duzinale città di Siena, Reina Emperatrice de nuovi C.... ed era el Papa Sisto Cathelano, è tutte le Fortezze in mano sua, è di Cathelani, è sapete quanta reputazione, è credito aveva in que tempi la Maestà d'Alfonso d'Aragona chel teneva tutta Italia.

[3] AMMIRATO: *Storie fiorentine*, libs. XVII y XVIII, p. 905 y 956.

prescritas el gobierno; y los buques, quando no salían cargadores particulares, navegaban por cuenta del común. Mas esto no debe maravillar en un puerto de mar reciente, porque los antiguos pisanos llevaron con tan poco sufrimiento su sujeción o incorporación, que se habían expatriado los principales negociantes y mareantes, de los quales se aprovecharon otros países.

Para la expedición de las galeazas florentinas había destinadas dos estaciones del año: las de levante [4] partían por febrero, y las de poniente por todo setiembre. La tripulación de una galeaza solía ser de 130 hombres entre marineros, grumetes y combatientes; porque parece que estos buques ivan armados en guerra y mercancía, según la práctica general de aquellos tiempos, y que no eran mayores que las naves de que usaban los catalanes en el siglo anterior, que por edicto del Rey Don Pedro IV no podían navegar las más grandes en tiempo de guerra con menos de 120 plazas entre ballesteros y marineros *.

Como las galeazas mercantes eran del común de Florencia, en 1429 se concedió una a Domingo Dolfini, con la obligación de cargar para Ragusa cera, oro y plata, y mil piezas de paños de lana francesa, aragonesa y mallorquina, debiendo las dos terceras partes ser fabricadas en la misma Florencia. En 1439 se concedió otra galeaza a los cónsules del arte de la lana para hacer el viage de Mallorca e Inglaterra; quienes, por no quedarse sin lanas para sus fábricas, la tomaron, no habiéndose presentado conductor que se encargase de ella para aquellos destinos. En 1464, por las turbaciones generales que padecía el comercio con motivo de la guerra del Turco, después de la toma de Constantinopla y ruina del Imperio Griego, se suspendió la expedición de las galeazas para las partes de Romania y se ordenó se destinasen para el viage de Suria. Desde esta época empezaron los florentines a perder la navegación al Mar Negro.

Poco después se advirtió el perjuicio que acarreaba a los progresos de la navegación y del comercio la privativa que gozaban los buques del común y sus cargadores en estas expediciones, en cuya práctica se verificaban todos

[4] Por *viage de levante*, dice PAGNINI, en su otra intitulada *Della decima, e mercatura della Toscana*, II, cap. IV, entendían las galeazas que ivan a Constantinopla, y desde allí podían alargarse hasta Caffa y Trebizonda, y las que aportaban a Sicilia, Alexandría, Trípoli y Túnez, que llamaban Berbería alta. Por *viage de poniente*, entendían las que ivan destinadas a Berbería baxa, esto es, a Bona y Bugía, a Mallorca, Menorca, Cataluña, Inglaterra y Flandes.

* Sobre los viajes de las galeras florentinas y venecianas como empresa de Estado véase respectivamente SAPORI, *I primi viaggi di Levante e di Ponente*, y TENENTI y VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes.*

los defectos que hoy se ponderan contra las compañías exclusivas. Así es que en una provisión del año 1465 se dice: que todos los géneros se habían encarecido de un diez por ciento; y que apenas se hallaban más que quatro o seis comerciantes que hiciesen este monopolio estacional, con el qual se perdían muchas ocasiones y faltaban en el país las artes, las labores y el tráfico.

Desde entonces se dio libertad a todo ciudadano de introducir y extraer a su voluntad mercaderías de la Toscana en buques, así nacionales como extrangeros, con las mismas condiciones y contribuciones que se pagaban antes por los que se cargaban en las galeazas del gobierno. En 1480 se abandonaron enteramente las flotas y la construcción de las galeazas de la república, dando facultad a todo particular de fabricar qualquiera clase de embarcaciones. Con esta sabia providencia quedó abolida la prohibición, hasta allí puesta a los mercaderes florentines, de cargar en otros buques que en los nacionales; pues antes hasta las lanas que venían en navíos estrangeros se gravaban con un ocho por ciento más que las que entraban en los del país, y los efectos que llegaban en las galeazas del común eran libres de toda especie de represalia, aun en el caso de guerra, hasta tanto que se pagase su precio [5].

Pero lo que más contribuyó a la opulencia y esplendor de la Toscana después de haberse incorporado la ciudad y puerto de Pisa, fueron los viages a Egypto, en ocasión en que los catalanes freqüentaban aquella región con grandes provechos, de que recibía Barcelona las riquezas que la hicieron famosa en el reynado de D. Alonso V y de Don Juan el II. Así, pues, conociendo el gobierno de Florencia en 1421 que el mercado de Alexandría era entonces la llave principal del tráfico de la India, y el centro del de Occidente por la especería, droguería y otros preciosos artículos que allí se compraban, y los paños y telas que en él se podían vender, nombró dos mensageros, uno para el Soldán de Egypto y otro para el Emperador de Constantinopla, a fin de obtener las mismas franquicias y libertades que gozaban los venecianos, que entonces eran la nación más privilegiada en aquellas partes. En el propio año despacharon otro mensagero con instrucciones para el Señor de Corinto, en Romanía; y se botó al agua la primera galeaza florentina para el viage de Alexandría, en la qual se embarcaron doce comisionados para establecer factorías en Egypto.

[5] De todo lo dicho hasta aquí, véase a Pagnini: *Della decima e di varie altre gravezze imposte dal Comune di Firenze*, II, capítulos IV y V.

Poseía entonces la nación florentina en Constantinopla, por concesión del Emperador Juan Paleólogo, la iglesia de San Pedro, y la lonja que antes fue de los pisanos, con facultad de reedificar la una y la otra; bien que conservando la misma forma y frontispicio. Los florentines se supieron mantener en aquella capital, aun baxo del imperio del Turco, con el goce de los antiguos privilegios que habían obtenido de los Emperadores griegos, hasta el año 1572, en que el Gran Señor echó de allí a su cónsul con los mercaderes, resentido del socorro que dio el Gran Duque Cosme I al Papa San Pío V para la liga christiana.

El comercio que habían tenido hasta entonces los florentines en otras partes de la Europa, se colige de lo que refiere el expresado Zarchiani [6] acerca de los cónsules de comercio que mantenía la nación en muchas escalas y mercados de levante y de poniente. Dice que el consulado más antiguo de que hacen mención los libros de los capítulos consulares, era el de Nápoles del año 1309, confirmado por el Rey Roberto; que cien años antes que Florencia tuviese marina propia por la adquisición de Puerto-pisano y de Liorna, tenía cónsules en Francia y en Champaña para las ferias, según los especifica un antiguo estatuto del estamento mercantil de 1339. Por lo que nos refiere Uzano en su *Prattica della mercatura* del año 1430, residía un cónsul florentín en Londres en 1402. Dice que en 1423, poco después de haberse erigido en Florencia el Magistrado consular del mar, la república le dio facultad de nombrar cónsules en Alexandría, Mallorca y Menorca, y en todas las partes del mundo, de fieles e infieles; que uno de los principales cónsules era el de Romanía, que residía desde el año 1439, primeramente en Constantinopla y después en Pera; que en Brujas y en Anveres los había también el año 1426; y desde el de 1446 se mantenía cónsul en Ginebra, el qual se trasladó a León de Francia en 1501; que en Roma se estableció otro baxo el pontificado de León X; y desde el de 1540 residía uno en Venecia.

Los catalanes, en recompensa de las franquicias que gozaban las galeazas y mercaderes florentines en Cataluña desde el reynado de Don Alonso V, disfrutaban particulares privilegios en Pisa después de incorporada a Florencia; pues dice Scipión Ammirato [7] que en 1441 gozaban ya los lombardos exención de gabelas sólo de algunas mercaderías que extraían

[6] Pagnini: *Della decima e di varie altre gravezze*, II, cap. VI.

[7] Ammirato: *Storie Fiorentine*, lib. XVIII, p. 939 y 993.

de Pisa; pero que en 1480 la gozaron respecto de todas, como la gozaban los alemanes y catalanes.

Por la comunicación mercantil que tuvo Florencia en aquel siglo y en el pasado con todas las naciones del oriente y occidente, subió aquella ciudad a tan alto grado de esplendor que, por los años 1479, Benedetto Dei [8], comparando la riqueza, poder e industria de dicha ciudad con la de Venecia, dice respondiendo al cargo quarto de un manifiesto que el Senado había publicado, lo siguiente en las propias palabras que aquí se traducen en castellano: «Tenemos dos artes mayores y más dignas que no tiene vuestra ciudad de Venecia por todos respectos, y son las manufacturas de lana y las de seda, de que son testigos la Corte Romana y la del Rey de Nápoles, la Marca, la Sicilia, Constantinopla, Rhodas, Scio, Pera, Bursa, Galípoli, Salónica, Andrinópoli y otras partes a donde envían los florentines sus texidos, y en donde tienen bancos, casas, iglesias, lonjas, negociantes y cónsules propios, a despecho y con vergüenza vuestra. Las telas de seda y brocados de oro y plata, de todas suertes no los hacéis ni los habéis hecho nunca; y los haremos nosotros siempre mucho más que vuestra ciudad de Venecia y que Génova y Luca juntas; y buenos testigos son de esto vuestros mercaderes y otros que van a León de Francia, a Brujas, a Londres, a Anveres, a Aviñón, a Ginebra, a Provenza y a Marsella, lugares todos y residencias en que tenemos bancos riquísimos, grandes lonjas, acreditados comerciantes y almacenes reales, con casas establecidas y arraygadas, tiendas ricas, iglesias y cónsules, como lo saben los vuestros que todos los años van a las ferias. Preguntadles, pues, si han visto el banco de los Médicis, el de los Pazzis, el de los Capponis y Buondelmontis, el de los Corsinis y Falconieris, el de los Portinaris y Ghinis, el de los señores Martini y Perini, el de los Médicis en Milán, y en cualquiera otro lugar en donde están sus socios los Portinaris, Zampinis, Martellis y Canigianis, y mil otras factorías y bancos que no cuento, porque necesitaría cien pliegos. En todos estos lugares se contrata y cambia para todas partes, y allí no están con mercerías, ni con armas, ni con campanillos, ni cascabeles, ni con sonajas, ni rosarios, ni botones, ni con vidrios de Murano, ni con seda de coser ni de hacer flecos; sino con ducados, con brocados, con paños, etc., en gran copia, a despecho y con deshonor vuestro. Tampoco os quiero dexar atrás la Cataluña, la España, la Berberia, Sevilla y Portugal, y los otros lugares

[8] Benedetto Dei: *Chronica*, p. 44 de la carta invectiva a los venecianos. * Sobre B. Dei véase Pisani, *Un avventuriero*, y la bibliografía allí citada.

de la costa, en donde hay bancos, almacenes, iglesias y cónsules florentines, en cuyos países se hacen comercios, principalmente de estofas de seda, y en trueque se toman grana, cera y seda españolas, como lo saben bien vuestras galeazas, que van todos los años a dichas tierras y partes; de modo que hoy haré tocar con las manos, que somos mucho más poderosos en la contratación que vosotros, porque vuestra Señoría no la tiene, ni la hace en otro país que en Alexandría para la especería, algodón y cera; cuyas cosas nosotros, florentines, las tenemos más fácilmente que vosotros por la vía de Bursa, y damos en cambio paños y telas de seda; pero vosotros dais grandes ducados de oro; lo qual sé muy bien, pues he estado doce años largos en Venecia en casa de Marino Capello y Sampolo.»

De estos hechos, aunque en las expresiones se descubre la pasión patriótica de Benedetto, se colige el inmenso giro y negocio que hacía en aquel tiempo la Toscana, y el gran poder y riquezas que estaban concentradas en el siglo XV en Italia, que reunía entre sus diversos estados el poder de la Gran Bretaña moderna, por la variedad y actividad de la industria, opulencia de los comerciantes y extensión del tráfico marítimo. ¿Qué no hubiera podido escribir de Génova otro autor patriota, en aquel siglo y en el pasado? ¿Qué de las ciudades de Lombardía? ¿Qué de Venecia y de su marina mercante? Por lo que hace al número de buques nacionales que tenía esta Señoría un siglo antes que Florencia tuviese artes, ni negociación, el convoy destinado para conducir la Cruzada de 1202 a la Palestina, debía llevar embarcados 4.500 hombres de a caballo, 9.000 escuderos y 20.000 infantes, con víveres para nueve meses. Considérese el número de embarcaciones que supone este inmenso transporte de tropas, caballos y municiones de guerra y boca. Entrado el siglo XV sabemos por la crónica de Marino Sanuto que empleaba la Señoría de Venecia para su comercio 45 galeazas entre grandes y chicas, que llevaban 11.000 marineros; contaba otros 3.000 bastimentos menores desde diez hasta cien toneladas, cuyas tripulaciones ascendían a 17.000 marineros; y 300 naves gruesas con 8.000 marineros; que un año con otro diversas ciudades de Lombardía enviaban a Venecia, para embarcar, paños por valor de 900.000 zequines; que en aquella capital se vendían mercancías por tres millones y novecientos mil zequines; y que todo su tráfico tenía empleado, solamente para las compras y otras especulaciones, un capital de diez millones de zequines al año, que rendían como unos quatro millones [9].

[9] CARLI-RUBBI: *Delle monete, Dissert.*, VII.

CAPÍTULO IV

DEL COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE LOS CATALANES A FLANDES

PARA continuar e ilustrar con nuevos documentos la narración que en el tomo I de estas Memorias [1] quedó pendiente con relación al comercio y viages que seguían los catalanes a los Países-baxos desde fines del siglo XIV; añadiremos aquí algunos hechos auténticos que confirmen más y más el empeño y los riesgos con que hacían aquella lucrosa e importante navegación *.

Es cosa digna de advertir que, así en el presente tomo, como en el primero de esta obra, la mayor parte de los sucesos marítimos relativos al comercio de Flandes, se hallan mencionados incidentalmente en varios oficios de requerimientos y quejas de la corte de Aragón a la de Londres sobre las freqüentes rapiñas e insultos hechos por la marina inglesa a los baxeles catalanes que hacían aquel viage: hallándose en todas las colecciones diplomáticas y crónicas de otras naciones iguales reclamaciones de los demás príncipes para la restitución de rescates y presas injustamente cometidas por armadores o esquadras británicas, que tentaban como hacerse prestar vasallage y tributo de las naciones comerciantes en el mar y canal de la Mancha, como si la guerra con todas fuese entonces el apetito natural de los ingleses para satisfacer su codicia, o sus necesidades [2].

[1] Parte II, en que se trata del antiguo comercio de Barcelona, cap. X.

[2] Esta reflexión no es tan infundada que no la haya apoyado el historiador DÍEZ DE GÁMEZ: *Crónica de Don Pero Niño*, parte II, capítulo XIX, escritor coetáneo y testigo de vista de lo que refiere. Estas son sus palabras sobre lo que pasaba en el año 1405: *Quando los ingleses sopieron de aquella paz que su Rey Ricarte fizo con Charles de Francia, los más dellos ovieron grand pesar: ca ellos non querían aver paz con ninguna nación, porque con la paz les va a ellos mal, ca son tanta gente que no caben en su tierra, o muchos dellos en tiempo de paz non se pueden mantener. E si su Rey en algún tiempo face paz coa algunas gentes, que les fue menester dar salvoconducto a algunos mercaderes, pocas veces les guardan: non han amor a ninguna nación.* Admira que en tres siglos no hayan degenerado.

* Sobre relaciones comerciales de Cataluña con los Países Bajos véase el cap. X, lib. I, parte II, t. I, y bibliografía allí citada.

Empieza pues la primera noticia mercantil por una hostilidad de los ingleses cometida en 1373. Andaban en el viage de Flandes en este año tres naves mallorquinas cargadas de varios géneros: la primera, llamada *Santa Clara*, de porte de 5.000 quintales berberizcos, su patrón Arnaldo Beseya; la segunda, de porte de 2.500 salmas (unos 8.000 quintales), su patrón Pedro Grallera; y la tercera, de porte de 10.000 quintales, también berberizcos, su patrón Francisco Antolí. Los interesados en estos cargamentos eran diez y siete mercaderes de Barcelona y dos de Mallorca.

La primera fue cargada en esta Isla, y llevaba quarenta y tres personas entre tripulación y pasageros. Navegando para Flandes, después de haber padecido un recio temporal que la arrojó a la Rochela, y reparándose de sus averías y descalabros, arribó a un parage denominado *Ras de San Martín*, en el canal de Flandes, frente de la Sembla, en donde encontró una esquadra inglesa con pabellón real, mandada por Juan Navil, hermano y teniente del Almirante de Inglaterra, quien negando al patrón Beseya el pasaporte de derecho a las naciones amigas, como era entonces la aragonesa, hizo asaltar la referida nave, apresando el buque, cargo, gente, alegando para esta hostilidad haber el Rey de Aragón contraído matrimonio con una hija del de Castilla, enemigo del Rey Eduardo. Las personas fueron conducidas al castillo de Bristol, donde permanecieron presas más de diez años; el cargamento se repartió entre dicho Vice-Almirante, tripulación de su esquadra y el tesorero del Duque de Bretaña, y el buque se deshizo para maderage en las obras del referido castillo.

La segunda nave, que traía a bordo sesenta personas, volvía de Flandes cargada para Mallorca, y al estar a unas seis millas del lugar de Plamis (sería *Plimouth*), unos moradores de aquella costa, armados con tres naves y cinco lanchas, enarbolando bandera real, la abordaron y saquearon, aprisionando la tripulación, con el pretexto del supuesto casamiento del Rey de Aragón. Y no contentos con este insulto hecho al salvo-conducto de paz y amistad, de haber quitado al buque las velas, xarcia y demás aparejos, le pegaron fuego estando encerradas en la bodega treinta personas; y las treinta restantes que huyendo de las llamas a nado se acogían a las naves de los robadores, fueron degolladas inhumanamente, de las quales sólo pudieron libertarse diez y seis que escondió un patrón movido a compasión en su nave, haciéndolos después conducir a tierra secretamente al favor de la noche.

La tercera nave, que también volvía de Flandes con sesenta hombres,

cargada de mercancías para Mallorca, habiendo arribado a Calais, fiada en la paz y amistad que subsistía entre las dos naciones, fue acometida por quince entre naves y lanchas armadas de ingleses, sin pretextar motivo alguno. Saquearon quanto hallaron a bordo, llevándose a Bristol el buque y la gente prisionera, en donde la nave fue echada a fondo por Roger de Pola, capitán de un navío llamado *el Diablo*, de orden del Vice-Almirante Navil. Estas hostilidades e insultos movieron al Rey Don Pedro de Aragón a pasar repetidos oficios y requerimientos a la corte de Inglaterra, ya por medio de mensageros especiales, ya con reclamaciones, ya con informaciones del caso para la justa reparación de estos daños, y desagravio de los interesados; mas todo fue en vano y sin fruto, al cabo de doce años de diligencias. A instancias, pues, de algunos de los ofendidos, y de los herederos de otros que habían muerto, el Rey Don Juan I les concedió las patentes de marca o represalias, según el estilo y antigua observancia de su Reyno en tales casos, para apresar y embarcar qualesquiera bienes e intereses del Rey de Inglaterra y sus súbditos, donde quiera que los pudiera haber, hasta completar el valor de la parte que reclamaban los sobredichos diez y siete interesados; cuyas cantidades, según la tasación judicial que precedió, ascendían con las costas e intereses del dinero en el discurso de diez y siete años, a razón de diez por 100, a 95.750 libras, que reducidas a moneda de grosos de Flandes, componían 17.419 libras.

Sin embargo, el Rey Don Juan, como acababa de subir al trono y quería conservar buena armonía con Ricardo, le envió dos mensageros, requiriéndole y rogándole se conviniese en que se resarciesen según justicia los referidos daños: que de lo contrario se executaría la represalia concedida. Y no habiendo conseguido alguna justa compensación esta diligencia en la corte de Londres, el Consejo del Rey de Aragón sentenció por justa la instancia de los agraviados, y debida la execución de las represalias, que se concedieron por diez años continuos hasta el resarcimiento total y por lo demás que S. M. tuviese a bien prorogarlos [3].

El recelo de caer en estos peligros y asechanzas de los ingleses, que a nadie respetaban, obligó a los catalanes a emprender en adelante aquellos viages con galeazas armadas, dexando el uso de las naves, que eran más pesadas e indefensas. En las Cortes que se celebraban en Monzón en 1389, las ciudades de Barcelona y Mallorca, que eran las que más pérdidas ha-

[3] Col. Dip., n.º 239.

bían sufrido de la antigua práctica, pidieron al Rey licencia de armar para el comercio de Flandes quatro galeazas, esto es, dos por cada una de dichas ciudades, con exención de todo derecho y servicio, y de embargo, aunque se hiciese armada real, a menos de que se embarcase en ella el Rey; añadiendo que los mercaderes o ciudadanos que hacían aquel comercio, pudiesen nombrar por sí los capitanes y patrones; que éstos gozasen de toda jurisdicción civil y criminal en tierra y en mar, como los de las reales armadas; y que según se acostumbraba en éstas, el Rey guiase a todos los que se alistaren en dichas galeazas; que estos buques podían custodiarse en la atarazana de Barcelona, si se quisiere, al concluir cada viage, destinándose un almacén para la xarcia y aparejos; a menos que las galeras reales, o las de la Diputación de Cataluña, necesitasen de todos los de dicho arsenal; que tres meses antes de partir las galeazas, y mes y medio después de haber partido, nadie pudiese enviar a Flandes desde los puertos o tierras de la corona de Aragón, los siguientes renglones: ninguna *especería* gruesa o menuda, ninguna clase de *azúcares* de pilón o en polvo, *azafrán, brasiles, lacas, añiles, incienso, algodón hilado, dátiles, festucós, almacija, almendra, euforbio, cominos* y *matafalúa*; y el que lo contrario hiciese pague a dicha galeaza o galeazas el flete que les correspondería si llevasen aquellos géneros. Pero si dicha galeaza, o las dos, llevasen su carga completa, después de su partida cada qual pudiese enviar sus mercancías a su voluntad; entendiéndose lo mismo del retorno, luego que las galeazas saliesen del puerto de la Esclusa.

Pidióse también en aquella súplica: que todo quanto tomasen de enemigos dichas galeazas, durante su navegación de ida y vuelta, así los buques como las cargas y personas, fuese libre de derechos y contribuciones reales; y que S. M. concediese a todos los mercaderes y otras personas, de qualquiera país que fuesen, que cargasen o embarcasen en dichas galeazas, todas las guías, seguridades y privilegios que su padre el Rey Don Pedro había dispensado a los que ivan a los viages de Ultramar [4].

Entrando el siglo XV continuaba el comercio de Flandes como objeto de gran consideración, por lo importante de los cargamentos de géneros de oriente que ivan allá de Barcelona, Mallorca y otros puertos de la Corona de Aragón; pues el cónsul de los catalanes, que residía entonces en Brujas, solía exigir el derecho de un groso por libra de las mercancías que en-

[4] Col. Dip., n.º 236.

traban en Flandes por cuenta de mercaderes vasallos del Rey de Aragón.

Habiéndose quejado los defensores del comercio de Mallorca de la exacción de este derecho, la Reyna Doña María mandó a *Juan Gregori*, entonces cónsul en Brujas, suspendiese la tal exacción interín se examinaba la qüestión; pero que en el entretanto los mercaderes mallorquines diesen en aquella ciudad caución de restituir los derechos devengados para el caso en que se les declarase sujetos al pago. Pero el Consulado del mar de Barcelona representó a la Reyna en 1431, que en virtud de reales concesiones estaba aquel magistrado en uso y cierta pacífica posesión de imponer y exigir el referido derecho a los mercaderes y vecinos de la ciudad y reyno de Mallorca, y a sus mercancías, y a todos los demás vasallos de la corona, no sólo en Flandes, sino en Egypto, Provenza y otros países extrangeros, en beneficio común del mismo comercio; y que por consiguente esta real providencia podría traer perjuicio a dichos privilegios. A esto declaró la Reyna no haber sido su real ánimo que con esta real provisión, pendiente el pleyto, fuese impedido o perturbado el consulado en el goze de sus facultades, en el caso de haberlas gozado antes de la queja o litigio presente; pero que entre tanto no se decidiese éste, nada se innovase en perjuicio de la una ni de la otra parte, quedando ambas en su derecho como antes [5].

Al fin el pleyto se sentenció a favor del magistrado consular de Barcelona, en vista de su privilegio del Rey D. Juan el I de 1391, que le daba la facultad de imponer aquel vectigal para sustentar la lonja de la contratación de aquella ciudad. Así, pues, la Reyna, por otra real provisión del propio año, manda a los cónsules de los catalanes en Flandes, y requiere a los Burgomestres, y otros jueces de Brujas para el auxilio, exijan de todos los súbditos de la corona de Aragón el litigado derecho de todos los géneros y haberes que lleven o saquen de aquel Condado, revocando la precedente provisión [6].

Por algunos hechos que casualmente se han podido recoger en el apéndice de notas varias [7] del presente tomo, se demuestra que hasta fines del reynado de Carlos V continuaron las navegaciones a los Países Baxos. Hallamos que en 1441 aportó a Barcelona, procedente de aquellas partes, la galeaza de Pedro Setantí, y la de Pedro Tintorer; en 1500 el balenero de Jayme Bernigal; en 1501 el de Francisco Ferrer; en 1508 la barca de Bernardo Martorell, mallorquín; en 1523 el otro balenero de Juan Llop; y en 1540 la nave de Juan Comelí.

[5] Col. Dip., n.º 302. [6] Col. Dip., n.º 297. [7] Ap. n.os 34 y 35.

CAPÍTULO V

DEL COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE LOS CATALANES A LOS PUERTOS DE ÁFRICA

Los Reyes de Aragón, aun después que las Islas Baleares cayeron por segunda vez en manos de los sarracenos, mantuvieron constantemente el sistema de sentar y renovar treguas con aquellos regulos y demás Príncipes infieles del África * Por este medio, debido tanto a su sagaz política como a su respetable marina, tenían los catalanes libres y seguros los mares, y su tráfico arraygado en todos los puertos de Berbería, a donde navegaban desde principios del siglo XIII. El estilo de entereza y superioridad que se advierte en algunos capítulos de los tratados que concedía, o proponía la corte de Aragón a las Potencias Berberiscas, y la naturaleza misma de las condiciones, manifiestan la consideración y respeto que se había adquirido aquella corona entre los moros transmarinos. No sólo sacaba ésta en cada tratado grandes ventajas para el comercio activo de sus súbditos en los mercados del África; sino que con estas alianzas ofensivas y defensivas se aseguraban algunos subsidios pecuniarios los Reyes de Aragón para sus empresas, que siempre fueron superiores a las fuerzas de su erario, bien que no a las del ánimo de sus vasallos, y felicidad de sus armas.

Comercio en el Reyno de Marruecos

Los puertos del Reyno de Marruecos fueron los más antiguamente freqüentados, y en especial los de Ceuta y de Arcilla [1], desde los primeros

* Véase cap. V, lib. I, parte II, t. I, y bibliografía allí citada.

[1] Muy antiguo y concurrido sería el tráfico de los catalanes en esta plaza, quando Fran-

años del reynado de Jayme de Aragón, cuyas fuerzas navales y terrestres se hicieron tan famosas entre los moros del África por las repetidas y señaladas victorias conseguidas en Mallorca, Valencia y Murcia, que Aben Juceff, Rey de Marruecos, de Fez y de Sujalmeza, vino a Barcelona en 1274 a ajustar un tratado de amistad y alianza con Don Jayme, con la condición de que éste le socorriese para la toma de Ceuta con una esquadra de cincuenta velas, entre ellas diez galeras, y otras tantas naves armadas, con quinientos caballeros, a quienes Aben Juceff debía proveer de caballos. Para este armamento daba 200.000 besantes de plata, así para los gastos de la esquadra, como del equipage y armadura de los ginetes, a los quales ofrecía señalar dos besantes diarios para su manutención, y a su capitán ciento [2].

Continuó desde entonces la buena inteligencia y amistad entre la casa de Aragón y la de los Benimarines, en especial desde el reynado de Abenjacob. En efecto el Rey *Abu-thabet*, nieto de Abenjacob, deseando renovar esta antigua alianza, despachó en 1309 a Don Jayme II dos mensageros, *Abulabez* y *Bernardo Seguí*, comerciante catalán establecido en Fez, para ajustar un nuevo tratado, en que le pedía socorros de galeras contra el Rey de Granada Mahomad Benalhamar, que le tenía tomada a Ceuta. Don Jayme accedió gustoso a todos los artículos, excepto al de prestarle auxilio contra el Granadino, en atención a que quando Don Fernando IV, Rey de Castilla, hizo las paces con Aragón, añadió de que se incluyese en el tratado al Rey Mahomad como vasallo suyo: pero, para complacerle y servirle, ofreció tratar con el Rey Don Fernando el medio como éste pudiese absolverle de aquel convenio. Partieron de Marruecos los mensageros, y antes de llegar a Barcelona se recibió la noticia de la muerte de Abu-thabet, y de que reynaba Abu-el-Rabí su hermano, al qual, según refieren las historias, habían alzado los christianos [3] que residían en su reyno.

Con esta novedad regresaron dichos mensageros, ofreciendo a Don Jayme que presentarían el mismo tratado al nuevo Rey, que sabían lo abrazaría gustoso, como lo hizo, despachándole un mensagero para la ratificación con carta llena de grandes promesas y ofrecimientos, y pidiéndole en otra le enviase un sugeto de carácter para concluir el tratado. En aquella sazón el

cisco Balducci, escribiendo antes del año 1310, dice que los tratantes de aquella nación habían hecho subir el quintal de la cera un quatro por ciento más que los de las demás mercancías que se compraban allí.

[2] Col. Dip., n.º 27.

[3] Este hecho demuestra el gran número de christianos que en aquel tiempo vivían en aquellos dominios exerciendo el libre comercio, y en especial catalanes, pues entre los embaxadores que despacharon estos dos Príncipes Africanos para ajustar paces en Aragón se hallan un *Pedro Seguí*, un *Pedro Martín de Orta* y un *Ramón Torró*, apellidos todos de Cataluña.

Rey Don Jayme acababa de conseguir, en unas vistas que tuvo con el Rey de Castilla, que éste le relaxase del artículo de no ofender al de Granada.

Mientras el Rey de Aragón mandaba fabricar una gruesa armada para el socorro del Marroquí, despachó a Fez un caballero de su Consejo, llamado *Artal de Azlor*, en una galera, que por temor de una esquadra del de Granada, que andaba por aquellos mares, tuvo que arribar a Cartagena. Desazonado Don Jayme de esta detención, mandó armar a toda prisa diez y seis galeras, y despachó con ellas al *Vizconde de Castellnou* con el carácter de embaxador y de general, para que persiguiese a la esquadra granadina, y pasase después a bloquear a Ceuta [4], ínterin enviaba otros buques de refuerzo, y que cumpliese al mismo tiempo con las instrucciones de su embaxada, para ratificar el tratado de alianza ofensiva y defensiva, que parece era muy deseado de ambos Reyes, pues se zanjaban en él puntos muy importantes a sus coronas. La suma de sus artículos se reducía a que dichos dos Reyes serían amigos de los amigos, y enemigos de los enemigos contra todos los sarracenos del mundo; que Abu-el-Rabí pagaría la manutención de las galeras aragonesas, y así mismo la de mil ginetes que se le enviaban, hasta la rendición de Ceuta; que tomada esta plaza, toda la presa sería del Rey Don Jayme, y las personas y la ciudad del de Marruecos; que en recompensa éste le ayudaría después con galeras y dinero para hacer la guerra al de Granada; y que prometiese y jurase en su ley de no hacer paz ni tregua con dicho Granadino, sin voluntad del de Aragón [5]. En los términos en que está concebido este tratado, se descubre el odio que ambos Reyes tenían al de Granada, cuyo poder deseaban abatir. El Marroquí, siendo musulmán, dice en una carta al Rey de Aragón: *que él jamás le desamparará en estos conciertos, porque antes haría paz con los judíos que con los granadinos; y que era una vergüenza que un hombre tan vil como el Granadino poseyese tierra cerca de la suya, y a su presencia, pues se tenía por muy desayrado que un Rey tan baxo como aquél pudiese hacerle hostilidades.*

Murió Abu-el Rabí a los dos años y medio de reynado; y sucedióle *Abu Zaid* su hijo, que reynó veinte y un años. Y como por el corto gobierno del padre, o por otras causas que se ignoran, no se hubiesen cumplido desde la rendición de Ceuta los artículos del pago de tan crecidos gastos, Don Jayme

[4] Zurita: *Anales*, l, lib. V, caps. XXXIII y XXXV. Dice que al fin esta plaza fue tomada con el auxilio del Vizconde de Castellnou, quien la puso guarnición, y dexó por Alcayde del alcázar al referido *Bernardo Seguí*.

[5] Col. Dip., n.º 81.

envió en 1323 a su consejero *Romeo de Corbera* cerca del nuevo Rey a renovar las antiguas paces, pidiéndole el subsidio de 10.000 doblas de oro para los gastos de la conquista de Cerdeña, en compensación de los socorros que había dado para la toma de Ceuta, y ofreciéndole por su parte el auxilio naval conveniente quando lo necesitase. Pedíale asimismo que parte de los ginetes aragoneses que habían quedado de guarnición en aquella plaza, pudiesen venir a servirle en la empresa de Cerdeña.

En el reynado de Don Pedro IV de Aragón tampoco se perdió jamás de vista la política de continuar con los soberanos de Marruecos las paces y la amistad. Ocupaba este trono por los años 1357 *Abu-Henun*, que después de haber despojado a su padre *Abul-Hascin* de los muchos dominios que poseía en África y en España, se intitulaba Rey de Poniente y de Levante, de África y de Andalucía, etc. El Rey de Aragón, resentido de la guerra que le había declarado el de Castilla coligándose con todos los príncipes, así christianos como mahometanos, que pudo levantarle por enemigos, envió cerca del nuevo Rey de Fez y Marruecos a *Pedro Boil*, Bayle General a la sazón del Reyno de Valencia, para proponerle la paz y treguas entre ambas coronas. *Abu-Henun*, a exemplo de sus predecesores, deseaba mantener la antigua alianza y buena unión, que por culpa de algunos súbditos de uno y otro príncipe, había sido rota poco antes; y así vino bien en confirmarla y renovarla mediante una escritura que envió a Aragón por mano de un mensagero.

Don Pedro ratificó el tratado por cinco años, prometiendo: que si durante éstos se rompía guerra entre el referido *Abu-Henun* y el Rey de Castilla, no ayudaría a éste ni a su reyno con armas, víveres, tropas, galeras ni dineros, propios ni de otro Rey, ni favorecería a otra Potencia que estuviese en guerra con él, ni tampoco a sus vasallos rebeldes o enemigos: que no cobraría derecho de naufragio, ni impediría a sus súbditos la entrada, residencia y contratación libre en sus puertos; antes les defendería y ampararía en sus mares, puertos y playas, en qualquiera naufragio o arribada: y que baxo de las mismas condiciones firmaba paz con el Rey de Granada Mahomad [6].

Este tratado fue renovado y prorrogado por otros cinco años, a instancia del mismo Rey Abu-Henun, que envió un mensagero suyo con los duplicados a Aragón, incluyendo en el concierto al Rey de Granada. El mensagero

[6] Col. Dip., n.º 179.

marroquí regresó en la nave mallorquina de Francisco Portell, que pasaba a Marruecos con mercancías.

Al siguiente año, que era el de 1358, el Rey Don Pedro de Castilla, ofendido de este tratado, y diligente siempre en suscitar enemigos y embarazos al de Aragón, trabajó por desconcertarlo, persuadiendo a Abu-Henun le diese socorros para quitar los lugares que en el Reyno de Murcia poseía el Infante Don Fernando, Marqués de Tortosa, suponiendo que quando se ajustó aquel concierto dicho Infante no era vasallo ni valedor del Rey de Aragón; antes le hacía la guerra con tropas propias que mandaba por sí, y que, así por esto, como porque los lugares que ocupaba en Murcia estaban dentro de los dominios de la corona de Castilla, no debía ser comprehendido en aquellas paces.

Pero el Rey de Aragón despachó luego a los de Marruecos y Granada mensageros para informar a dichos soberanos y a su Diván de la verdad y la razón, que pretendía oscurecer el de Castilla. Decíales: que siempre el Infante, como hermano suyo, fue natural de sus reynos, vasallo suyo, y domiciliado dentro de ellos, pues sus señoríos no estaban fuera de la corona de Aragón, y que por tanto fue comprehendido en el tratado; y aun quando no hubiese sido un vasallo en el tiempo de la paz, lo fue después, porque ésta debe entenderse siempre con aquellas tierras y vasallos que en adelante adquiera una de las partes contratantes [7].

Comercio en los Reynos de Túnez y Bugía

Aunque desde principios del siglo XIII se hallan documentos del comercio que hacían los catalanes en Berbería, y señaladamente en Bugía y Túnez, no consta que antes del año 1285 por algún tratado de paz se hubiese asegurado el tráfico y la navegación en aquellas tierras. El primero que se presenta para la historia política del comercio, es el convenio de paz y amistad por quince años, ajustado en 1285 entre el Rey de Aragón Pedro III y el de Túnez *Bu-Haps;* cuyo tenor se reduce substancialmente a los puntos siguientes [8].

Primero: concede Don Pedro libre entrada y salvo-conducto en bienes y persona, a qualquier tunecino que venga a sus dominios, prohibiendo a

[7] Col. Dip., n.os 182 y 183.

[8] Col. Dip., n.º 38.

sus súbditos hagan daño alguno ni hostilidad con buques armados en las costas y puertos del Reyno de Túnez a sarracenos u a otros, baxo la pena de dar la correspondiente reparación. Segundo: que ningún vasallo de Aragón pueda ayudar a otro qualquiera para hacer daño a las tierras del moro, y a cosa que le pertenezca. Tercero: que los súbditos del Rey de Aragón ampararán y defenderán al bastimento tunecino que naufragare en las costas de dicho Rey, y al moro tunecino que naufragare embarcado en nave de christianos, restituyéndole lo que se sacase del mar. Quarto: que toda nave tunecina, u otra en que estén embarcados tunecinos, surta en puertos de Aragón, gozará del mismo derecho que las nacionales. Quinto: que los buques mercantes de Aragón no podrán entrar armados en puertos de los dominios de Túnez. Sexto: que ningún súbdito del Rey de Aragón podrá comprar mercaderías o efectos quitados a tunecinos o a esclavos suyos. Séptimo: que tampoco podrá dar ayuda al bastimento armado de otra nación christiana, que acosado por buque de guerra tunecino viniese a ampararse de playa, o puerto de Aragón; pero si llegase a ganar tierra o surgidero, quedará libre, siendo sólo de buena presa lo que se tomase en mar alta. Octavo: que si los corsarios tunecinos, o por temporal, o por dar caza a enemigos, arribaren a algún puerto de Aragón, se les permitirá hacer aguada y tomar refrescos. Noveno: que si algún súbdito del Rey de Túnez tuviese queja de algún súbdito del de Aragón, se le administrará justicia.

Estas mismas franquezas y condiciones concedió por su parte el Rey de Túnez a los súbditos del de Aragón que aportaren, residieren y comerciaren en sus dominios. Pero el de Aragón se reservó para los suyos estos privilegios: que tuviesen allá el libre exercicio de su culto con iglesias y campanas, la sepultura en sagrado lugar y hornos propios; que sólo pagasen el diezmo de lo que introduxesen, siendo género (mas no del trigo y cebada, que era franca) y el medio diezmo del oro u plata que llevasen, y de lo que los patrones comprasen con la ganancia de sus fletes, según costumbre antigua; que siendo señalados los parages del Reyno de Túnez en que se podían recibir naves aragonesas, si sus patrones no pudieren vender o permutar en ellos sus mercaderías, pudiesen sacarlas para otras partes, francos de derechos; que del valor de todo lo que vendieren al fiado los súbditos aragoneses, con certificación del aduanero o intervención de corredor, quedase la aduana responsable al cobro; que los aragoneses tuviesen en Túnez y demás plazas donde quisieren establecer comercio, sus cónsules peculiares y sus escribanos; que estos cónsules tuviesen una vez al mes audiencia del Rey de

Túnez, para representarle las quejas y demandas de sus nacionales; que la gabela de Túnez se concediese a los catalanes en un regular arrendamiento, con preferencia a otra qualquiera nación; que el Rey de Aragón tuviese guarnición de christianos en el castillo de Túnez *, y en otros fuertes de aquel Reyno, jurándole los soldados y su capitán obediencia, pues podía removerlos a su arbitrio; pero que sus sueldos se les pagasen por cuenta del Rey de Túnez, como en tiempo de Guillén de Moncada [9]. Como el Rey Don Pedro hacía estas treguas en calidad de Rey de Aragón, y también de Sicilia por su muger Doña Constanza, obligó en este tratado al de Túnez al tributo anual de los treinta y tres mil trescientos treinta y tres besantes, y un tercio, a que estaba sujeta aquella corona a la de Sicilia, pagándole de contado los tres años vencidos desde que el Rey Carlos de Anjou perdió la Sicilia en 1282, y la conquistó Don Pedro; y amás de esto todo lo atrasado que se debía al expresado Rey Carlos desde el año 1276 en que Omar Muley se hizo tributario suyo [10].

En 1305, siguiendo el Rey Don Jayme II la buena inteligencia con el de Túnez, que lo era a la sazón *Mahomad Miramomelin*, despachóle a *Pedro de Hoces* por embaxador, con encargo de entregarle unos sarracenos con todos sus haberes, que sin ser conocidos por tunecinos, habían sido apresados por una nave barcelonesa, y de asegurarle que el Rey haría observar con todo rigor a sus súbditos los artículos de la paz, que tanto importaba subsistiese entre ambos soberanos.

Al mismo tiempo debía pedirle que la mitad del derecho que los catalanes adeudaban en Túnez, y tenía Mahomad cedida a Don Jayme en pago de cierta cantidad, fuese el derecho entero, a fin de que quedase más prontamente libre de aquella carga; que desatienda la pretensión de los mallorquines de poner cónsul suyo en Túnez, por no haberlo ellos tenido nunca, ni deber subsistir más que uno, es a saber, el que autoriza el Rey de Aragón para todos los catalanes, por quanto el Rey de Mallorca poseía aquel Reyno por donación de los de Aragón, en quienes residía el supremo dominio, en cuyo concepto gozaban los súbditos mallorquines de las prerogativas y protección del pabellón aragonés. Debía pedirle igualmente concediese a sus súbditos a las mismas franquicias y exenciones que gozaban los geno-

[9] Este ilustre caballero fue el primer gobernador que había puesto en el alcázar de Túnez el Rey Don Pedro en 1281, en que Conrado de Lanza, Almirante de Aragón, sujetó a los tunecinos a reconocer a su Rey destronado llamado *Boap*, o sea *Abu-Haps*.

[10] Este tributo anual lo pagaban los Reyes de Túnez desde 1145, quando Rugero II, Rey de Sicilia, los sujetó.

* Véase Giménez Soler, *Caballeros españoles, Episodios de la historia y Documentos.*

veses; que le restituyese el derecho de los catalanes y mallorquines, que mandó suspender desde que Gisperto de Castellnou, cometió cierta hostilidad contra la bandera tunecina en Trípoli, respecto de que este corsario no armó en tierras de Aragón, sino en Sicilia, adonde volvió a desarmar; esforzando que el Rey D. Jayme ha procurado siempre por su parte que los armadores de sus dominios no hagan a los tunecinos el menor agravio [11].

A pesar de estas seguridades y ofrecimientos, parece que no fueron exactamente cumplidos por parte de los moros los deseos de Don Jayme, porque en 1307 tuvo que enviar a Túnez con el carácter de plenipotenciario, a *Pedro Bussot*, Cónsul que era de los catalanes en aquella ciudad, a requerir a Mahomad, pidiéndole satisfacción de ciertos créditos, y la reparación de algunos daños causados a personas e intereses de vasallos suyos, en violación de las treguas que subsistían entre ambos estados.

Lo primero que le pedía era la restitución de quatro mil besantes que el fisco de Túnez se había retenido del producto del medio derecho de lo que adeudaban los catalanes en la aduana, que su antecesor Miramuslemin, había consignado al Rey de Aragón, hasta quedar resarcido el valor de una nave barcelonesa que naufragó con su cargamento en la costa de Trípoli por perfidia de los moros; segundo, la reintegración de dos mil ciento y ochenta y nueve besantes, importe de las agencias y diligencias hechas durante cinco años en la corte de Túnez para cobrar la sobredicha consignación; tercero, la satisfacción y resarcimiento de los daños y robos, que contra el tenor de las treguas subsistentes, hizo el año pasado su Almirante en los mares de Trípoli en naves y efectos de catalanes, habiendo pasado a cuchillo más de cincuenta que tripulaban un leño de remos surto, y en otra ocasión quince, y cautivando tres de otro leño que apresó, cuya restitución se pedía; quarto, que le haga presentes estos daños y violaciones de la paz, hechas por sus súbditos, quando el Rey Don Jayme la observa y hace observar tan fielmente; quinto, que en atención a la antigua amistad que siempre habían tenido los Reyes de Aragón con los de Túnez, a quienes dieron muchas veces auxilio y socorros, le pida un subsidio de dinero, para la conquista que meditaba de Cerdeña y Córcega [12].

Al año siguiente confirmó por otros cinco años las treguas el Rey de Túnez, por mediación de *Bernardo de Sarriá*, plenipotenciario del de Aragón, según consta de la carta que le dirigió aquel Príncipe moro, muy sa-

[11] Col. Dip., n.º 78.

[12] Col. Dip., n.º 79.

tisfecho y agradecido, llena de finas protestas de amistad y buena correspondencia [13].

Espirado ya este término, y reynando en Túnez *Abu-Jahía Zakaría Ben-Abulabbas*, se ajustaron nuevas treguas por diez años por medio de *Guillén Oulomar*, que fue revestido del carácter de plenipotenciario por el Rey Don Jayme en 1313. El concierto que se concluyó se reduxo a los puntos siguientes [14]: que la paz debía observarse por mar y tierra en qualquiera parage; que serían salvos y seguros en bienes y personas todos los súbditos de ambas coronas que saliesen a viage; que ninguna persona de ambas partes contratantes podía salir al mar para hacer corso sobre las costas de sus respectivos reynos, ni para cometer insulto alguno contra embarcaciones tunecinas, ni otras de sarracenos o de christianos, que entren, salgan o surjan en los puertos o playas de qualquiera de las dos potencias, pues debían gozar de la misma inmunidad que las del país; que los súbditos de ambas podían aportar y desembarcar sin impedimento sus mercaderías y personas en qualesquiera costas, tierras o islas de los dominios respectivos; que los súbditos de aquella corona, que en sus personas o bienes reciban daño, exigirán la satisfacción del agresor, probado que sea el hecho; que el bastimento de uno de los dos reynos que naufragare en los dominios del otro, quedará salvo para los náufragos, sin que los moradores de la tierra pueden tocar nada de lo que el mar arrojare, así del casco, como de la carga; que ningún súbdito de los dos reynos pueda comprar de los corsarios mercaderías, ni cautivos de alguno de ellos; que los buques armados de qualquiera de las dos potencias que pasen por las costas, islas y puertos de la otra, podían hacer aguada y tomar refrescos con su dinero; que los súbditos de Aragón que aportaren a las tierras de Túnez, pagarían el diezmo de las mercaderías que vendieren, y el medio diezmo del oro o plata que introduxesen; pero que las que desembarcaren, y no pudieren despachar ni negociar, podían llevarlas adonde quisieren sin derechos algunos; que del trigo y cebada que llevaren no pagarían diezmo, sino el derecho acostumbrado; ni tampoco los patrones, de lo que compraren con el dinero de sus fletes, adeudarían medio diezmo; que la aduana de Túnez quedaría fiadora del cobro de lo que se vendiere en ella, y por mano de corredor; que los súbditos del Rey de Aragón tendrían un cónsul, que exigiría sus derechos en la aduana u en otros parages, el qual sería juez de los debates que se movieren, así en el

[13] Col. Dip., n.º 80.

[14] Col. Dip., n.º 89.

mar como en tierra, entre christianos, catalanes y aragoneses en sus negocios propios, y tendría escribano peculiar y nacional; a éstos se le guardará su fuero y habitarán en su quartel y lonja según costumbre antigua, con horno propio; que quando el gobierno de Túnez necesitare fletar algunas naves catalanas, podía embargar hasta la tercera parte, si pasaren de diez los buques; que si algún súbdito de Aragón, después de haber pagado el medio diezmo de la moneda que registre en la entrada, no la empleare toda, sino parte de ella, presentada guía de la cantidad que le restare, no pagará el medio diezmo de aquella moneda, ni de lo que comprare con ella, antes se observará la costumbre; que se establezca el salario de los palanquines en la conducción de los géneros desde el descargadero hasta la cadena en donde los reciben los carros; que a los mercaderes que se les aprendieren efectos sin denunciar, se les exigiría el diezmo acostumbrado, sin molestarles ni registrarles sus almacenes por este motivo; que se aboliese el derecho del *rótulo* en el peso real, que era uno por ciento en todas las ventas; que de todo lo que vendiesen al pie de sus mercaderías después de haber pagado el diezmo, no se les cobrase almacenage; que el comprador, por enojo, o por capricho, no pudiese volver al puesto o pila la mercadería que hubiese ya catado. Entre los testigos que subscriben en este tratado por parte del Rey Don Jayme, se lee el nombre de un *Bernardo Fons* con el dictado de *alcayde de los caballeros christianos en la corte de Túnez*. Sin duda éste era el gobernador del alcázar que guarnecían con tropas suyas los Reyes de Aragón desde el año 1281 en auxilio de la familia real reynante contra la de sus competidores. Y esto parece ser tan cierto, que Luis del Mármol, que no vio en su tiempo este diploma, lo comprueba con otras noticias antiguas que servirían para su historia, quando dice (lib. VI. fol. 291): que «Bernardo Fons era capitán por Don Guillén Ramón de Moncada de los christianos de a pie y de a caballo que el Rey de Túnez tenía a su servicio contra los demás moros de África; que por este auxilio pagaba al de Aragón cinco mil doblas cada año; que llevaban aquellos christianos dos estandartes, el uno de Aragón, y el otro de Sicilia». Verdaderamente era honra singular de los Reyes aragoneses que sus banderas y armas se enarbolasen y respetasen en aquel poderoso reyno, y en una ciudad magnífica como sería la de Túnez, quando un siglo después merecía particular memoria de un español, testigo de vista de su grandeza [15].

[15] Díez de Gámez: *Crónica de Don Pero Niño*, parte II, cap. X. Dice Gámez, quien vio la dicha ciudad en el año 1403: *Túnez es una muy grande e muy fermosa cibdad: debe aver*

Comercio en la Ciudad y Reyno de Bugía

Quando *Abul-Ferax*, Rey de Túnez, sojuzgó el Reyno de Tremecén, desmembró de él la provincia de Bugía, dándola a su hijo tercero *Abdalacís* con el título de Reyno, que continuó en sus descendientes hasta el año 1510, en que los españoles, baxo la conducta del Conde Pedro Navarro, lo destruyeron con la toma de la ciudad de Bugía su capital.

Reynando en Bugía [16] *Walid Ben-Abuzagrí* en 1309, se ajustaron treguas por cinco años entre este príncipe y Don Jayme II de Aragón, que para el tratado había dado sus plenos poderes a *García Pérez de Mora;* cuyo contenido se reduce a los puntos siguientes; que los súbditos de las dos potencias contratantes podían entrar, salir y residir en los dominios el uno del otro, con sus bienes y mercaderías, pagando los derechos correspondientes; pero el mercader u otra persona que quisiere salir de un pueblo para ir a otro por tierra, debía presentarse al juez para tomar su pasaporte, pues de no hacerlo así los respectivos Reyes contratantes no salían responsables de los daños que aquéllos recibiesen; que los cautivos de una y otra parte se entreguen mutuamente sin rescate; que se manden satisfacer al punto por ambas partes los créditos que los mercaderes de la una hubiesen quedado a deber a los súbditos de la otra en tiempos pasados, en que habían tenido mucha contratación; que los súbditos del Rey de Aragón tendrían en Bugía cónsul nacional, quartel y lonja, con fuero peculiar como acostumbraban antes; que gozarían de las mismas franquicias que tenía en aquel Reyno la nación más favorecida, excepto en el puerto de Gizjel, que era privilegiado para los genoveses; que el Rey de Aragón socorrería al de Bugía, siempre que lo pidiere, con diez galeras armadas y tripuladas, y con quatro ingenios de batir que le prestará, para cuyo gasto le dará cinco mil doblas al mes, pero este armamento jamás debía servir contra los demás

en ella fasta cien mil vecinos. Es muy rica. Es asentada en ana ladera vertieate contra la mar. Parescen en ella muy fermosas obras de casas e de mezquitas e qae deatro della hay casas fuertes. Tiene muy fermoso alcázar sobre una pequeña mota... Allí está la tarazana, en que han siempre dicz galeras: nunca en ningún tiempo está el puerto sin galera armada. La huerta de Túnez non hay otra tal en el mundo que en nuestra memoria sea: hay en ella treinta mil torres, cada una con su heredad...

[16] MÁRMOL CARVAJAL: *Descripción general de Africa*, lib. V, cap. LX. La ciudad de Bugía fue tan grande (dice Mármol) en tiempo de su prosperidad, que contaba más de 20 mil casas habitadas; cuyos vecinos solían vivir ricamente por causa de la contratación de los mercaderes europeos, aunque los términos de la ciudad sean estériles de pan. El Reyno de Bugía contaba además de la capital las ciudades de *Gijel*, de *Micela*, de *Migana*, de *Tetzesa*, de *Zamora*, de *Necaus* y las sierras de *Benjabar*, de *Labez* y de *Auraz*.

moros que estuviesen en paz con el de Aragón; que los daños, que durante esta tregua se cometieren por una de las partes contratantes contra la otra, debía repararlos la agresora, después de dos meses de haber sido requerida por la agraviada con verificación del hecho, pero continuando siempre la tregua, a menos de que los daños fuesen por su exceso irreparables; que esperando el término de esta tregua, si no se prorrogase o renovase, gozarían los súbditos de ambas partes de un plazo de seis meses para desocupar la tierra en que tuviesen contratación y residencia [17].

Concluíanse estos tratados, y sucedíanse los Reyes de Bugía con más presteza de lo que convenía, los unos por ser temporales, y los otros combatidos en el trono por sus sanguinarios parientes y rivales. Reynaba en el año 1323 *Abulbaka Khaled Ben-Abuzagrí*, que a la sazón reynaba también en Túnez, de cuya corona acababa de apoderarse, y propuso al Rey Don Jayme los grandes deseos que tenía de estrechar la amistad por medio de unas treguas [18] por quatro años, las que aceptó y firmó el de Aragón con estas literales expresiones: «Viendo y conociendo la buena voluntad que vos mostráis y de tener amistad con Nos, y considerando de qué manera hubo antiguamente, y habrá, queriendo Dios, de aquí adelante paz, buen amor y amistad entre la casa de Aragón y la de Túnez y Bugía, a Nos plugo, etc.».

Los artículos de estas treguas son idénticos con los del tratado anterior, menos en ciertos puntos en que se halla alguna innovación o modificación especial, dictadas por las circunstancias del tiempo, como son: que los mercaderes catalanes que hagan puerto y venta en un lugar de Túnez o de Bugía, después de haber pagado sus derechos, ya en dinero, ya en especie, con aquella moneda o géneros que los hubiesen pagado, podían ir por mar y por tierra a otros lugares de los dos reynos, y emplear dicha moneda, o despachar dichos géneros libres del derecho de aduana llevando guía de la primera en donde pagaron; lo qual debía entenderse con los súbditos de Abulbaka en los dominios de Aragón. Todo mercader christiano podría trasbordar las mercaderías de un barco a otro, para navegar adonde le conviniese, sin adeudar derechos. Ningún oficial del resguardo de Túnez ni de Bugía podía entrar a bordo de embarcación de catalanes para registrar ni embargar, sino que debía denunciarlo al alcayde de la aduana, quien podía hacer visitar el buque por dos dependientes suyos y otros dos del cónsul de los catalanes. Al cónsul de éstos que residiese en Túnez o a su teniente, y al que

[17] Col. Dip., n.º 82.

[18] Col. Dip., n.º 112.

residiese en Bugía, se les satisfaría por el administrador de las aduanas la contribución antiguamente establecida de cincuenta besantes nuevos al mes al primero, y de veinte al segundo, pagándoles desde ahora los atrasos. El quartel y las lonjas de los súbditos del Rey de Aragón, estarían baxo la jurisdicción de sus cónsules; sin cuyo permiso no podría entrar allí ningún ministro de la aduana o gabela para registrar. El cónsul administraría justicia a sarracenos y a christianos, quando aquéllos se querellaren de éstos, a menos que el juicio estuviere prevenido por otro juez. Los mercaderes catalanes ajustarían al fin de cada mes sus cuentas con la aduana, pagando solamente por lo que hubiesen vendido. Toda deuda que los mercaderes de una y otra de las partes tuviesen que reclamar del tiempo pasado contra las aduanas, o algún dependiente, o particular, con escritura, vale o testigos, sería breve y enteramente satisfecha. Aunque los daños que durante la tregua se hicieren los súbditos de una de las partes contratantes a los de la otra autorizan a la agraviada para la represalia, no por esto los mercaderes residentes en la tierra del agraviado serían presos, ni molestados en sus personas, ni haberes; antes quedarían salvos y seguros con entera libertad de salir, entrar o vivir con sus tratos. *por quanto* (dícese sabiamente en el tratado) *los mercaderes son gentes que viven y viajan baxo la fe de sus príncipes, y no deben recibir daño por el hecho de otro.* A ninguna embarcación de catalanes que hiciese puerto en Túnez o en Bugía se le quitaría el timón, las velas, ni otro aparejo, bastando la responsabilidad del cónsul de que dexarían pagados sus derechos antes de partirse. Si en los géneros que se descargaren en los muelles o arrecifes de Túnez o de Bugía se hallare después alguna falta, el gobierno debía resarcirlo; a cuyo fin asistirían en el descargadero el guarda local y el factor o comisionado del dueño de la mercadería. Los cónsules de los catalanes y sus tenientes no podían ser arrestados por motivo alguno, dando ellos caución bastante de estar a derecho. Ningún súbdito del Rey de Aragón podía ser extraído de su quartel o barrio por deuda u otro caso civil o criminal, pues el cónsul los retendría, y firmaría de derecho por ellos; y si el cónsul faltase, lo executaría el alcayde de la aduana, según costumbre. En los casos civiles o criminales entre súbditos de Aragón, conocería privativamente su cónsul, quien en nombre de su Rey los podía condenar o absolver, y enviarles a España si conviniere. Los equipages y cofres de los mercaderes no podían ser registrados ni abiertos en su salida. En las aduanas de Bugía y Túnez se cobrarían los derechos antiguamente acostumbrados de corretage, ancorage, descargadores, cuenta fran-

ca, derecho de aceyte y otros: y si hubiese algún aumento, se revocaría y volvería al estado primitivo. No se exigiría derecho alguno del vino en las puertas, no pasando de cien cántaras; y sólo de ciento arriba, una por centenar, según fue costumbre. Las lonjas y quarteles que el Rey de Aragón tenía en las ciudades de Bugía y de Túnez, se reedificarían desde luego a costa del Rey Abulbaka. Se guardarían en los estados y tierras de Túnez al Rey de Aragón y sus súbditos todas las condiciones y convenios hechos con Abu-Jahía Zakaria, antes Rey de Túnez, de modo que los mercaderes catalanes que fueron presos y despojados de sus efectos en aquellas tierras, viviendo seguros baxo la fe del tratado, como se había acostumbrado siempre, serían puestos en libertad e indemnizados. Los cónsules, mercaderes y otros súbditos del Rey de Aragón, podían siempre que quisieren, salir salvos de las tierras de Bugía y Túnez con sus efectos y caudales, habiendo satisfecho a la aduana y a los particulares lo que debieren. Si el Rey de Bugía necesitare de algún baxel mercante de catalanes surto en sus puertos para viage, podía tomarlo, siendo para país de paz, y pagando el flete corriente, sin exigirle al patrón el quinto de éste. Si un patrón catalán, llevando a bordo algún sarraceno de Bugía o de Túnez, lo vendiere a corsarios, o lo entregare por dinero u otro medio alevoso, el Rey de Aragón le castigaría severamente como a traydor y malvado, restituiría el cautivo si se hallare dentro de sus dominios, menos en el caso de que el patrón le entregase por no haberle podido defender con combate o de otra manera. Si el Rey de Bugía y Túnez necesitare de galeras aragonesas, no siendo contra christianos, podía pedir hasta el número de veinte, pagando por cada una tres mil doblas de oro en cada quatro meses. El Rey Abulbaka debía dar al de Aragón en cada uno de los quatro años de estas treguas tres mil doblas por el Reyno de Túnez, y mil por el de Bugía, cobraderas de los derechos que los mercaderes catalanes adeudaban en aquellas aduanas; y si estos derechos no alcanzaren, el Rey de Bugía debía completar la suma.

Aunque desde el tiempo de este tratado no hemos hallado otro instrumento público de alianza, consta que el comercio y navegación de los catalanes y demás vasallos de la corona de Aragón jamás decayó en todo el siglo XV *, según los hechos citados en el tomo I de estas Memorias. Y por lo que toca el siglo siguiente, en la crónica de Don Pedro Niño, hablando del año 1403, se refieren dos sucesos que atestiguan lo muy freqüentadas

* Léase siglo XIV.

que serían entonces las costas de Berbería por los navegantes de los puertos y provincias de Aragón. Dice el cronista (cap. X): «que cruzando el capitán castellano a la vista de la ciudad de Bona, que es del Reyno de Bugía, encontraron sus galeras una galeota de Aragón que llevaba frayles Trinitarios a Berbería a la redención. De esta suerte alcanzaron muchos navíos de Aragón, e de otras partes de christianos que non les facían mal ninguno.» Más adelante (cap. XIV) prosigue diciendo: «Partieron las galeras de Cartagena faciendo la vía de Sevilla, e alcanzaron una galeota de Aragón fretada de mercaderes de Berbería: e falló en ella moros e moras e otros esclavos, e toda cargada de cera, e grana, e alquiceres, e mercaderías de gran valía e tomólo todo, mandando soltar la galeota, según que era derecho.»

Después de ganada Bugía por el Conde Pedro Navarro, Horux Barbaroxa fue sobre ella en 1514, y la cercó con mil turcos escopeteros, y más de veinte mil azuagos y bereberes. Pero habiendo perdido más de quinientos moros, y mil turcos, en el asalto del segundo castillo, y él un brazo de una bala de cañón, levantó el sitio, y con sus turcos se fue al castillo de Gizjel, y de allí a Argel, de cuya ciudad se apoderó después, matando a *Zelim Ben Mumí* en 1533.

La ciudad de Bugía estuvo 45 años por los Reyes de España, que mantenían en ella una guarnición de quinientos soldados repartidos en tres fuertes. En 1555, *Salh*, arráez de Argel, fue sobre ella con una armada de veinte y dos velas, y un exército por tierra de quarenta mil hombres y habiendo ocupado el castillo imperial que los christianos desampararon, cercó el castillo de la mar, al qual tomó después de cinco días de batería; y al fin ganó el castillo grande por capitulación del gobernador español, que fue degollado por sentencia del Emperador Don Carlos en Valladolid en 1556. Desde entonces ha estado siempre aquella ciudad en poder de turcos.

Del mismo año 1510 en que la ganó Pedro Navarro, hallamos que surgieron en Barcelona, procedentes de Bugía, tres baleneros y dos barcas de patrones catalanes, y continuaron algunos patrones esta navegación hasta 1531, según consta de las listas de ancorage de Barcelona, insertas en el Apéndice de Notas del tomo IV, n.° 3 *.

* Corresponde al Ap. n.° 35 de la presente edición.

Comercio con el Reyno de Tremecén

Otras de las tierras y puertos que freqüentaron desde mediados del siglo XIII los catalanes, fueron las del Reyno de Tremecén, en donde empezó a reynar la familia de los *Zenetes* o *Beni Zaines* desde 1268, enemiga natural y perpetua de la de los Benimarines que reynaba en Fez, a la qual venció y sujetó *Abu Hamu Musa*, aliado y amigo del Rey de Aragón. Pero este Príncipe moro en el año 1319 fue destronado por su hijo *Abderramen Abu Taschfin*, ayudado del Rey de Granada, el mismo que, ensoberbecido con este suceso, tentó de sujetar a Túnez y a Bugía para darles Rey a su voluntad.

Era consiguiente que en estas revoluciones padeciesen algunas violencias los vasallos de Aragón que traficaban en Tremecén baxo la salvaguardia de la paz ya anteriormente ajustada con el Rey destronado. Así, pues, Don Jayme II, deseando consolidar y continuar la buena inteligencia con el nuevo Rey, que acababa de usurpar el trono, y se hacía temible por su espíritu feroz y belicoso, despachó dos embaxadores *Bernardo Despuig*, caballero, y *Bernardo Zapila*, ciudadano de Barcelona, con carta de creencia para el Rey de Tremecén, en que le hacía presente y recordaba la antigua amistad y buena unión que reynó entre la real casa de Aragón y la de Tremecén, con recíproca satisfacción y confianza.

En las instrucciones de los plenipotenciarios, que están dictadas con mucha sagacidad y política, y en las proposiciones de paz que van insertas, se echa de ver la maña cortesana con que deseaba la corte de Aragón ganar el ánimo del moro para asegurar el comercio de sus vasallos. La instancia con que se encarga la libertad de los cautivos, confirma bastantemente que el tráfico que tenían los súbditos de Aragón en aquellas tierras sería crecidísimo, pues se suponían más de trescientos, sin contar unos mercaderes de Valencia y de otros parages, a quienes se había despojado de sus efectos en el anterior reynado.

Llevaban los dos embaxadores poder amplio para ajustar treguas por diez años. Después del artículo primero y general de la paz, amor y amistad entre los dos Reyes por mar y tierra, y de estipular para los mercaderes de ambos la seguridad y libertad de contratar y residir los unos en las tierras de los otros con igualdad, pagando los derechos correspondientes, se les previno que si el Rey de Tremecén pidiere galeras, se las concedie-

sen, con la condición de que se habían de construir y armar a costa suya en Barcelona, o Valencia, o en el parage que escogiere dentro de los dominios de la corona de Aragón; que el capitán de la esquadra, que debía ser súbdito de la misma corona, podía ser elegido por el Rey de Tremecén, con el parecer y aprobación del de Aragón, quien debía conocer mejor la conducta y pericia del elegido; y que si necesitase de caballeros, se los concediesen, pero su manutención y la del capitán, si le pidiese, correría de cuenta del Rey de Tremecén.

Llevaban otra instrucción secreta, para que, en caso que el Rey Abu Taschfin pidiese la paz, le propongan haga algún reconocimiento, en señal de amistad, al Rey Don Jayme, a lo menos de dos mil doblas cada año, como correspondían sus antecesores a la casa de Aragón, a la qual servían con treinta mil besantes anuales; que en las tierras de Tremecén no se exigiese naufragio; que volviesen los derechos de sus aduanas al pie antiguo como los pagaban los catalanes; que si Don Jayme hiciese alguna expedición contra el Rey de Granada, le permitiese sacar de sus tierras, pagándolos, quantos víveres y socorros quisiere; y que en quanto pudiese procurase tener ocupado al de Marruecos, para que éste no enviase socorros al de Granada [19].

Comercio con los moros de Granada

No sólo a los estados africanos de los moros se extendían la navegación y el comercio de los catalanes en aquellos tiempos, sino también a los del continente de España, esto es, del Reyno de Granada, quanto los puertos de Almería y Málaga eran escalas y mercados abiertos a las naciones christianas privilegiadas. De éstas era también la aragonesa por medio de oportunos tratados que se renovaron, aunque siempre con repetidos quebrantamientos, ya por la proximidad de los dominios respectivos, ya por las alianzas ofensivas y defensivas, que las cortes de Castilla y de Aragón concertaban contra los moros de Marruecos, aliados comúnmente de los de Granada [*].

En el año 1300 se concluyeron unas treguas entre el Rey Don Jayme II y *Mahomad Abu Abdalla Ben Nazar*, renovando otras anteriores, cuya ne-

[19] Col. Dip., n.º 102.

[*] Sobre relaciones entre Aragón y Granada véanse Giménez Soler, *La Corona de Aragón y Granada*; Miret y Sans, *Negociacions diplomàtiques*.

gociación se cometió a *Bernardo de Sarriá*. En este convenio se restituyeron mutuamente los cautivos hechos durante la paz, y se dieron ambos Reyes satisfacciones de los daños recibidos por mar y tierra. El de Granada prometió que los súbditos de Aragón gozarían en sus dominios de las mismas franquezas que los genoveses, para que los aragoneses tuviesen mayor comercio que hasta allí en dichos dominios, y los granadinos también en los de Aragón. Pero como estas exenciones las limitaba el Rey de Granada sólo a uno o dos años, instó D. Jayme en que se extendiesen a diez, puesto que por tan corto término nadie quería emprender ni establecer sus comercios [20].

Al año siguiente de 1301 partió de Valencia *Bernardo de Sagalá*, despachado por el Rey Don Jayme con cartas para el de Granada, en que le mostraba los deseos de tener unas vistas con él, o con su hijo: que le restituyese los cautivos de la nave de N. Gomar, catalán, tomados en el tiempo que el mensagero de Aragón, llamado *Jayme Busquet*, trataba las treguas en Granada; que confirmase a los suyos las mismas franquezas de los genoveses; y que le prestase doscientos o trescientos caballeros a la gineta, si los necesitase, para la guerra contra los Infantes de Castilla Don Enrique y Don Juan [21].

[20] Col. Dip., n.º 61.

[21] Col. Dip., n.ºs 62, 63 y 74.

CAPÍTULO VI

DEL COMERCIO Y CONCURRENCIA DE LOS ESTRANGEROS AL PUERTO DE BARCELONA

Continuando la materia que dexamos pendiente en el tomo I de estas Memorias (P. II, cap. II, pág. 234), llenaremos el resto del siglo XV y principo del XVI, con varios datos que por fortuna se han hallado esparcidos en algunos documentos auténticos y coetáneos.

De los italianos

Por lo perteneciente a los dos siglos anteriores, bastante testimonios constan del tráfico marítimo que exercían en Barcelona los lombardos, toscanos, venecianos y genoveses, quienes gozaban de la libertad y seguridad de la contratación en virtud de diversos capítulos y convenios. De sus factorías y lonjas establecidas en Cataluña, no hallamos más memorias desde mediados del siglo XV, en que, por la muerte de Don Alonso V, que tanta influencia tuvo en los estados de Italia con su residencia y dominación en Nápoles, perdieron los negociantes italianos muchos privilegios en Aragón *.

De los alemanes y saboyanos

En el glorioso reynado de este príncipe, no sólo las sobredichas naciones arraygaron sus establecimientos mercantiles en Cataluña, sino también

* Sobre la presencia de mercaderes italianos desde fines del siglo XV, véase Vicens Vives, *Ferran II*, I, p. 236-237, y II, p. 380; Carrera Pujal, *Historia política y económica* I; Bignotti, *Gli Italiani in Barcelona*, escaso en datos medievales, pero de interés para los siglos XVIII y XIX. Sobre comerciantes franceses en el siglo XVII cf. Giralt, *La colonia mercantil*.

los vasallos del Emperador de Alemania y del Duque del Saboya. Grande sería el tráfico que estos estrangeros exercirían en las tierras de la corona de Aragón, quando el Rey Don Alonso, por su cédula del año 1420, arregló los derechos que el fisco debía exigirles, las gracias que se les habían de conceder y los beneficios que podían producir a la corona y al real erario. El preámbulo de la expresada real cédula está concebido en estos literales términos, conforme a la traducción castellana del catalán original *.

«Considerando ser cosa digna, justa, y conforme a toda buena equidad, que así como los alemanes, saboyanos y otros súbditos del Emperador de Alemania y Duque de Saboya, viven, negocian, contratan y comercian en nuestros reynos y tierras, baxo de nuestra protección y salvaguardia, privilegiados con otras muchas prerogativas y favores, haciendo en ellos grandes ganancias y multiplicando ventajosamente sus caudales y beneficios, así también Nos, y la causa pública de dichas nuestras tierras, saquen de dichos estrangeros y de su residencia, como lo sacamos de los italianos y otros mercaderes, negociantes dentro de nuestros dominios, el debido fruto y utilidad. Por tanto, etc.».

Los artículos del privilegio, que se reducen a ocho, contienen las siguientes condiciones.

En el primero se establece: Que no pueden cargar ni navegar las mercancías o géneros de Cataluña, u de otras tierras del Reyno de Aragón, para exportar a otras partes, así de dicha corona como estrañas, sino en buques de naturales del país, en el supuesto que éstos quieran tomar dichos cargamentos o partidos; pero en el caso contrario, pueden extraerlas en bastimentos de qualquiera nación. Y si los naturales no pudiesen convenirse en el precio de los fletes, dado que no estuviesen tasados, los hayan de tasar los cónsules del mar del puerto en donde se haga el fletamento y la carga de los géneros.

En el segundo: Que si algún natural, u otro qualquiera, negocian o responden por cuenta de los referidos estrangeros, hayan de observar en las cargazones y envíos que hagan todo lo establecido en el artículo antecedente, y en la forma con que están obligados sus principales; de modo que

* Sobre relaciones mercantiles con Alemania véase el artículo de HÄBLER, *Das Zollbuch der Deutschen in Barcelona*, elaborado con los mismos documentos citados por Capmany. Respecto a relaciones anteriores a 1410, los artículos de VINCKE, *Zu den Anfängen*; MITJÁ, *Dificultades de la industria y comercio alemanes*. Otras noticias en SCHULTE, *Geschichte der grossen Ravensburger*. Visión sumaria en STROHEKER, *El comercio entre Cataluña y el Sur de Alemania*. Interesantes datos sobre impresores alemanes en MADURELL-RUBIÓ, *Documentos*.

en los conocimentos que firmen de los géneros dentro de los dominios del Rey, para la paga de los derechos de aduana y otros, hayan de declarar ser de tales y tales personas de Alemania o de Saboya, y que por éstos despachan tales mercaderías.

En el tercero: Que toda mercadería que por estos estrangeros, o por cuenta suya viniendo de país estraño, se introduzca en estos reynos, pague la entrada del valor de ella uno y un tercio por ciento.

En el quarto: Que toda mercadería, géneros o caudales de los tales estrangeros que salgan para comerciar con ellos en otros países, ora sean haberes que se hayan traído de otras partes estrañas, de que se hubiese pagado derecho de entrada conforme al artículo antecedente, o se hayan comprado o adquirido dentro de estos reynos, adeudarán otro uno y tercio por ciento de su valor, excepto si fuesen vituallas, vestidos, armas, vaxillas, cabalgaduras, esclavos y otras cosas de su propio uso y servicio; del qual derecho serán francos, como se practica en la aduana general.

En el quinto: Que los haberes o mercaderías compradas por dichos estrangeros dentro de Cataluña, u otras tierras de la corona, o vendidas aquí mismo, o en otra manera negociadas, no paguen el referido derecho; pues pueden comprar, vender y negociar francos e immunes en cada uno de estos reynos, sin fraude del uno y tercio por ciento de los derechos de entrada de una provincia a otra; bien entendido que una vez pagados los derechos por la exportación de una a otra provincia, podrán francamente llevarlas, sacarlas y transportarlas, venderlas y negociarlas en qualquiera otra del Reyno o de fuera; a menos de volverlas a la misma de donde ya se habían sacado [1].

En el sexto: Que los recaudadores de este derecho real lo cobren y exijan sin causar molestia ni vexación; y para que en las qüestiones que se originen sobre la cobranza, dichos estrangeros no sean molestados a comparecer ante diversos jueces o tribunales, se elija por juez privativo y protector de ellos un cónsul real con toda jurisdicción.

En el séptimo: Que para quitar toda duda o disputa, las mercaderías que viniesen de países estraños, o saliesen para ellos, y hubiesen de pasar

[1] En este artículo se declara que por *Reyno de Aragón* se entiende todo Aragón y el Condado de Ribagorza; por *Reyno de Valencia*, hasta el partido de Xijona, y término de Orihuela inclusive; por *Reyno de Cerdeña*, toda esta isla; por *Reyno de Mallorca*, las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y otras adyacentes, y por *Principado de Cataluña*, toda la Provincia y los Condados de Rosellón y Cerdeña, es a saber, desde el río Cinca hasta Salses. * Sobre el trazado de la frontera catalano-aragonesa véanse GIMÉNEZ SOLER, *La frontera*; MASIÁ, *La cuestión de los límites*; SERRA RÀFOLS, *La Catalunya lleidatana*.

por las sobredichas provincias o reynos, no pagaren derecho de tránsito de una a otra, habiendo pagado ya la primera.

En el octavo: dice el Rey en su cédula: «Y Nos, considerando que multiplicándose los sobredichos alemanes, saboyanos y otros en nuestros reynos y tierras, se acrescentarán los comercios y bien general del estado; otorgamos en nuestra buena fe real a los referidos estrangeros y a sus apoderados, factores y bienes los mismos salvos conductos que hemos dispensado a los italianos que negocian y trafican en nuestras tierras, y pagan el sobredicho derecho real; cuyos salvos conductos concedemos por cinco años, y en adelante a nuestro beneplácito; pero quando nos convenga cesar, les daremos seis meses de término para su salida y despacho de sus negocios [2]».

Por este tiempo era fuerte el comercio que hacían en Cataluña estos estrangeros, así de importación como de exportación. En el año 1424 eran quince las casas alemanas y trece las saboyanas establecidas en Barcelona. De los primeros eran nombradas las compañías de *Joushompis de Constancia*, de *Juan de Colonia* y de *Gaspar Wat*; y de los segundos las de *Juan Closi*, de *Juan Carli* y de *Christoval Spadelli*, las quales todavía subsistían en 1445.

Los géneros que solían introducir, eran *hilos*, *lencería*, *tapicería*, *encaxes*, *cuchillería* y toda suerte de *quincallería*, *mercería* y *peletería*, y alguna *droguería*, todo lo qual venía por la vía de Niza y Génova. Lo que extraían de Cataluña era *coral labrado* y *en botón*, *azafrán*, *pieles de zorro* y *de conejo*, *frutas secas*, *almendra*, *piñón*, *azufre* y *salammoníaco*, siendo el *azafrán* el renglón más importante, que también baxaba de Aragón. Así la introducción como la saca se hacían por mar por los puertos de Barcelona, Tortosa y Colibre en Rosellón; y sus géneros eran navegados con buques de naciones diversas y también de españoles. Consta que en el año 1435 aportaron a Barcelona con mercaderías, para los alemanes y saboyanos dos galeazas de venecianos, otras dos de florentines, tres naos de nizardos y una castellana de Gonzalo Yáñez; que en 1441 llegaron, cargadas de cuenta de los mismos, cinco galeazas de venecianos, tres de florentines, dos naos y un balener de borgoñones, dos galeras de Rhodas, otra de nizardos, dos de franceses, una de genoveses y tres naos castellanas que traían géneros de Flandes, y una barca gallega [3].

[2] Col. Dip., n.º 285.

[3] Ap. n.º 34.

De los vizcaínos y castellanos

La navegación de los vizcaínos *, castellanos y gallegos, era en aquel siglo y siguiente muy poderosa, y se extendía no sólo al norte, sino al levante, y por consiguiente hacían el comercio de economía, ya de frutos propios, ya de mercaderías estrangeras, según consta por los viages que sus naves tomaban para Barcelona. Además de los buques arriba referidos que aportaron a esta ciudad con cargazones de cuenta de alemanes, llegaron en el año 1442 otros buques españoles con el mismo destino, es a saber: dos naos vizcaínas, la una de *Álvaro López* y la otra de *Juan de San Juan*; y otras dos andaluzas la una de *Martín Laso* y la otra de *Martín de Lanza* [4].

En adelante siguió esta navegación de los vizcaínos, castellanos y gallegos desde Flandes a Barcelona y continuaba todavía a mediados del reynado de Carlos I. desde cuya época ya no hemos hallado que viniesen de los Países-Baxos embarcaciones españolas [5].

A fines del siglo XV y principios del XVI, en que el comercio marítimo de los catalanes al norte y al levante iva perdiendo gran parte de su pasada actividad, era muy freqüentado el puerto de Barcelona de bastimentos de naturales de la corona de Castilla, cuya concurrencia hoy no se conoce, ni se conoció en lo restante de este siglo, ni del anterior. De aquí se infiere, o que la navegación de los castellanos era en aquellos tiempos más extensa y animada, o que los viages a las Indias hicieron mudar los rumbos y los intereses, abandonando desde entonces los del mediterráneo. Los buques que anclaron en Barcelona en el año 1497 de cincuenta toneladas arriba, procedentes de fuera de Cataluña, ascendieron a 189; entre éstos los seis eran vizcaínos, cinco gallegos, veinte y siete castellanos, dos andaluces y dos portugueses. Por los documentos que han conservado estas curiosas memorias, consta: que los barcos vizcaínos solían venir de *Bilbao, San Sebastián* y *Fuenterabía*; los gallegos de *Muros, Pontevedra, Coruña, Ribadavia, La Puebla* y *Noya;* los portugueses de *Lisboa, Tabira, Setúbal, Lagos, Faro,*

[4] Ap. n.º 34.

[5] En el ap. n.º 35 consta: que en 1499 llegó de Flandes a Barcelona una nao *viazcaína*; en 1500 otra *bilbaína*; en 1501 dos baleneres *vizcaínos*, uno *castellano* y otro *sevillano*; en 1504 un balener *gallego*; en 1505 un barco *vizcaíno* y un belener; en 1523 tres barcos *vizcaínos*; en 1525 un barco *vizcaíno*; en 1526 otro *vizcaíno*; en 1527 dos *vizcaínos*, y en 1534 otro *vizcaíno*.

* Sobre navegación de los vascos y su actividad véase HEERS, *Le commerce des basques en Mediterranée;* VIÑAS MEY, *El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar;* SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Comercio y navegación.*

Oporto y *Ayamonte*; y los andaluces de *Cádiz*, *Sevilla*, *San Lúcar*, *Tarifa*, *Palos*, *Puerto de Santa María*, *Huelva* y *Moguer*.

Del reyno de Granada, que acababa de recobrar de los moros, se leen los puertos de *Málaga*, *Almería*, *Estepona* y *Vera*; pero las naves que de ellos procedían se nota que no eran de naturales del país, sino de otras provincias de España; sólo en el año 1504 se halla el nombre de un patrón malagueño. Y aunque el número de bastimentos valencianos fue bastante crecido en el discurso de cincuenta años que comprehende la referida lista, es a saber desde 1497 hasta 1547, su navegación no pasaba de *Alicante*, *Cartagena*, *Málaga* y *Cádiz* por la banda de poniente, y de *Denia*, *Cullera*, *Guardamar* y *Valencia* por la de levante.

De los andaluces y portugueses

Los portugueses y los andaluces fueron los que más freqüentaban a principios del siglo XVI el puerto de Barcelona [6]; después eran los vizcaínos, y no pocos gallegos, que traían la sardina y pesca salada, que hoy los catalanes van a pescar y a preparar en las costas de Galicia, en donde hacen las cargazones con barcos propios *.

Los vizcaínos y castellanos, comprehendidos entre éstos los asturianos, no sólo venían con bastante freqüencia a Barcelona desde sus puertos, sino también de otros del levante, como de Francia, Italia e islas de Sicilia y Cerdeña, y otras del Archipiélago adonde tenían en aquel tiempo navegación directa, fuera de los muchos que regresarían a poniente sin hacer escala en Barcelona. Entre ellos se cuentan también algunos bastimentos de patrones gallegos, y otros de andaluces, según se halla en las listas [7] del ancorage del puerto de Barcelona desde el año 1498 hasta 1534.

* Sobre la presencia y actividad de los catalanes en Galicia desde mediados del siglo XVIII véase CARRÉ, *Influencia de los catalanes en el progreso de la industria pesquera*. Otras referencias en CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, IV, p. 415-459.

[6] En 1500 llegaron a dicho puerto once naves *andaluzas*, y diez en 1526. En 1525 llegaron trece *portagaesas*, y se contaron catorce en 1534.

[7] En el año 1498 aportó a Barcelona un balener asturiano, procedente de *Colibre*; otro andaluz de *Génova*, y una carabela andaluza de *Nápoles*. En 1499 un balener vizcaíno de *Nápoles*, y un barco sevillano de *Civita-Vecchia*. En 1500 una nao castellana de *Rhodas*, una gaditana de *Roma*, una carabela castellana de *Nápoles*, un galeón andaluz de *Mallorca*, un balener gallego de *Aguas-Muertas*, y un vizcaíno de *Mesina*. En 1501 un balener vizcaíno de *Berbería*. En 1503 tres vizcaínos de *Mesina*, uno gallego de *Mesina*, un castellano de *Cerdeña*, y otro vizcaíno de Cerdeña. En 1504 dos vizcaínos de *Palermo*, un sevillano de *Mesina*, un castellano de *Mesina* y otro gallego de *Mesina*. En 1506 dos vizcaínos, uno de *Civita-Vecchia* y otro de *Nápoles*. En 1507 un gallego de *Génova*; y en 1508 un andaluz de *Nápoles*. En 1510 un vizcaíno de *Cerdeña* y un gallego

Desde el año 1538 en adelante se nota que el número de las embarcaciones, así españolas como estrangeras, era menor, y que el de los puertos del mediterráneo de donde procedían se iva reduciendo mucho; decadencia que debe atribuirse más a la piratería de las nuevas regencias berberiscas que infestaban con sus esquadras nuestras costas, que a la carrera de las Indias.

Desde aquella época en adelante se empezaron a ver en Barcelona navíos estrangeros de naciones del norte *, de que no se halla antes memoria, porque la navegación de aquellas regiones de ida y de vuelta se había hecho hasta allí con buques españoles, como acabamos de manifestar en este capítulo y queda confirmado por otros. En 1535 aportó a dicha ciudad el primer navío de Inglaterra; y al año siguiente el primero de Holanda. Los navíos franceses de las costas del occéano tampoco navegaban al mediterráneo, pues ni una sola vez se hace mención de sus viages.

Piratería de turcos y berberiscos

Que fuese una de las causas ruinosas de la navegación de los catalanes la piratería de los turcos y berberiscos, que exercieron con soberbia y ferocidad en el mediterráneo en los siglos XVI y XVII, además de comprobarlo la historia general de aquellos tiempos, lo confirman otros hechos particulares que se han hallado escritos en varios documentos que aún no han visto la luz pública **.

Por los diarios del archivo municipal de Barcelona consta: que en el año 1527 se vieron las playas de esta ciudad invadidas de los moros; la

de *Mallorca*. En 1512 un andaluz de *Rhodas*, un castellano de *Sicilia* y un vizcaíno de *Sicilia*. En 1520 un andaluz de *Aguas-Muertas*. En 1521 otro andaluz de *Génova*; y en 1525 otro vizcaíno de *Sicilia*. En 1529 un gaditano de *Génova* y un castellano de *Marsella*. En 1527 un andaluz de Cerdeña, y en 1528 un gaditano de *Aguas-Muertas*. En 1526 un bilbaíno de *Mónaco*, un vizcaíno de *Nápoles* y tres de *Sicilia*. En 1531 un vizcaíno de *Pulla*, otro de *Nápoles* y otro de *Sicilia*. En 1534 un vizcaíno de *Saona*, dos andaluces de *Sicilia* y otro vizcaíno de *Sicilia*.

* Sobre la aparición de naves nórdicas en el Mediterráneo véase BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo*. Testimonios coetáneos en IGLÉSIES, *Pere Gil i la seva Geografia*, p. 299, y *Dietari del Antich Consell Barceloní*.

** Episodios de piratería berberisca en CAMÓS, *Barcelona y las Medas*; CAPASSO, *Barbarossa e Carlo V*; CARRERA PUJAL, *La ciudad ante los piratas*; DURÁN Y SANPERE, *Una narración trágica*; FERNÁNDEZ DURO, *Armada española*; FERRARI, *Barceló*; GARCÉS FERRÁ, *Propuesta de armada*; LLABRÉS, *El corsario mallorquín Francisco Torres*; MASIÁ, *Una política defensiva*; RAURICH, *La piratería argelina*. Sobre consecuencias políticas y económicas de las incursiones piráticas véase CARRERA PUJAL, *Historia política y económica* I; REGLÀ, *Els virreis, y Felip II i Catalunya*. Bibliografía general en SOLDEVILA, *Historia de España*, II, página 306. Como obra de síntesis, MASIÁ, *Historia general de la Piratería*; se refieren a la Edad Moderna las p. 133-660.

una vez con catorce fustas armadas, y la otra con ocho, habiendo hecho varios cautivos. En 1519 se presentó delante de este puerto una esquadra turca de veinte y dos velas, que corrió después todas las costas de España. Las incursiones y desembarcos de los moros fueron tan freqüentes de allí adelante, que el Principado tuvo que deliberar, a instancia de las ciudades, la construcción de varios reparos y defensas con artillería en sus costas y cabos [8]. En 1558 pareció delante de Menorca una armada turca, compuesta de ciento y quatro galeras. Hecho el desembarco, con veinte piezas de cruxía que sacaron de las galeras combatieron la villa de Ciutadella, la que rindieron los turcos, saqueándola y quemándola después, cuyo fatal suceso puso en consternación a Barcelona [*].

Como la navegación mercantil era la que más padecía de estas excursiones, los Consulados establecidos en la Provincia se comunicaban los avisos de qualquiera descubierta de infieles que se hiciese, para amparar a los navegantes y prevenir las defensas de los puertos y fortalezas [**]. En 5 de julio de 1566, los Cónsules de la Lonja de Barcelona despacharon aviso a la costa de Tarragona, de un galeón de moros que llevaba aquel rumbo. En 9 del mismo mes y año despacharon un expreso a Alicante para dar aviso a unos navíos cargados que venían de poniente, de haberse descubierto buques de moros. En 5 de agosto de 1571 los Procuradores del comercio de Tortosa dieron aviso a la Lonja de Barcelona de que los moros navegaban con buques pequeños, y se ocultaban en las bocas del Ebro, incomodando al comercio. En 19 de junio de 1607 se pasó aviso a los Cónsules de Tarragona de que en Calella se había avistado una fragata tunecina. En 6 de julio del mismo año, habiendo recibido el Consulado del mar de Barcelona aviso del de Génova, de que ocho galeras de Túnez pasaban por la ribera hacia España, despachó expresos a la villa de Blanes y ciudad de Tarragona con esta noticia. En 10 de junio de 1608 llegó expreso a Barcelona, procedente de Blanes y Bagur, de haberse descubierto dos na-

[8] En 1550 se proyectó hacer la torre de la boca del río Llobregat. En 1568 se fortificaron los Alfaques y el puerto de Salou, y se construyó una torre bien artillada en el Cabo de Cruces. Después, en 1571, se principió una torre en la boca del Ebro con buena artillería, para descubrir las embarcaciones de moros que asechaban a las de los christianos con grave daño de la navegación.

[*] Sobre la toma de Ciudadela y su repoblación posterior véase PARVAL, *La invasion turca de 1558*. Sobre el saqueo de Mahón por Barbarroja en 1535 véase BOSCH FERRER, *Contribución al estudio*.

[**] Abundantes noticias de la presencia de corsarios berberiscos cerca de las costas catalanas en los siglos XVI y XVII, de sus ataques a las mismas o de las prevenciones para evitarlos en los tomos del *Dietari del Antich Consell Barceloní*, publicado, hasta 1658, por CARRERAS CANDI (Barcelona, 1892-1916).

víos de moros, cuyo aviso se comunicó a los Cónsules de Tarragona. En 9 de mayo de 1609 se recibió aviso de los sobredichos Cónsules de una galeota de moros y se despachó expreso a la villa de Blanes. En 22 de junio del mismo año llegó expreso de Mataró de otra galeota de moros, y se envió aviso a Tarragona; y en 27 del dicho llegó aviso de Blanes de otra galeota de moros. A 17 de julio del propio año llegó otro aviso de Lloret y Blanes, de una fragata de moros. En 6 de mayo de 1610, por expreso despachado de los Cónsules de Tarragona, se supo de otra galeota. En 26 de mayo de 1611 los referidos Cónsules despacharon aviso a Tarragona y a Blanes, de doce fustas de moros y de franceses que se habían descubierto. En 28 de abril de 1676 dieron aviso los Cónsules de Barcelona a los Jurados de Blanes de dos navíos de moros que habían parecido delante de la ciudad.

CAPÍTULO VII

DE LA LIBERTAD Y SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO DE LOS CATALANES

En Cataluña no sólo el gobierno conspiraba a fomentar y sostener la navegación mercantil *, sino que muchos caballeros e ilustres señores, en tiempos que llamamos góticos, y de que menos debiera esperarse, prestaban sus nombres y caudales para la construcción naval, pues hallamos que tenían baxeles propios para navegar en mercancía, dando con este exemplo al comercio y a la marina todo el honor y aprecio que puede apetecerse en una bien regida república. Este loable exemplo y costumbre, hoy ni practicada ni conocida en estos reynos, no sólo se había arraygado en Cataluña desde el siglo XV, sino en la misma Andalucía, entre las tres más esclarecidas y poderosas casas de Sevilla, quiero decir, los *Ponces de León*, los *Guzmanes* y los *Riberas*, que a principios del siglo XVI mantenían galeones propios en el comercio.

Entre las embarcaciones que aportaron a Barcelona desde el año 1527 hasta 1529, se leen dos galeones del Duque de Arcos, otros dos del Duque de Medinaceli, y uno del Duque de Medinasidonia **, todos procedentes de Cádiz. Ignoramos quándo tuvo principio esta excelente costumbre, y también quándo se perdió, porque nos faltan los datos y las noticias del número de todos los baxeles propios de aquellos grandes señores, siendo muy presumible fuese mayor y destinado para varios viages, ya de poniente, ya del norte, o de las Indias.

Las embarcaciones catalanas de varios portes y clases, como baleneres,

* Véase el cap. V, lib. II, parte II, t. I y bibliografía allí citada.

** Referencias de un factor del Duque de Medinasidonia, residente y comerciando en Marsella, en RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, III, p. 22.

carabelas, naos y galeotas, mandadas por patrones particulares en nombre de sus propietarios caballeros y nobles de la provincia, eran en bastante número, por lo que consta auténticamente de documentos que hemos podido registrar, bien que sólo comprehenden desde el año 1497 hasta 1537, siendo muy verosímil que en otras épocas anteriores de mayor poder y prosperidad de la marina habría sido más general esta costumbre entre la nobleza. Allí se leen los apellidos de *Centellas, Cardonas, Zagarrigas, Sarrieras, Gualbes, Tarafas, Vilanovas, Sancliments* y de otros caballeros y ciudadanos, denotados por el dictado característico de *mossèn* con que en las provincias de la corona de Aragón los nobles se distinguían del estado general. Por lo que hemos visto en otros lugares de esta obra no debemos extrañar que las familias ilustres fomentasen con sus haberes y exemplo la construcción naval, quando era en aquellos tiempos muy común entre ellos mantener también buques de guerra a su costa, y capitanear las galeras y naves de las armadas de la corona y las del común *.

Libertad y seguridad de la navegación

Para mantener la seguridad en los mares y en tierras diversas a los navegantes y mercaderes catalanes que corrían el mundo, así los Reyes como los comunes, nunca perdían la ocasión de promover y efectuar los medios más oportunos con las demás potencias, por la vía, ya de los tratados, ya de las armas.

En 1341 los comunes de Cataluña ofrecieron al Rey Don Pedro un quantioso subsidio para la guerra que se preparaba contra el de Marruecos, que había quebrantado el ajuste de alianza y comercio poco antes convenido, para cuyos gastos se impusieron una talla las ciudades y villas, duradera por tres años continuos. En el repartimiento tocaron quatro mil sueldos anuales a Barcelona; y como a esta suma no alcanzasen los arbitrios que había señalado, para completarlo impetró del Rey concesión para cierta imposición sobre las embarcaciones nacionales a la entrada y salida de su puerto, según el porte de los buques y la distancia de sus viages [1].

En la ordenanza real que se publicó en Barcelona en 1354, sobre las reglas con que debían navegar las embarcaciones que saliesen de los puer-

[1] Col. Dip., n.º 147.

* Sobre actividades económicas de la nobleza en España e Italia véanse Konetzke, *Entrepreneurial activities*; Luzzatto, *Les activités économiques*; Sapori, *La funzione economica*.

tos de Cataluña en aquel año, se reconoce la precaución que tomaba el gobierno para librar a los navegantes de las incursiones de los enemigos. En ella se manda: primero, que sin licencia del Consejo del Rey, o del Bayle general de Cataluña, ninguna nave salga al mar, sino las que hagan el cabotage desde Tortosa hasta Rosas; pero en éstas no se podían embarcar especería, paños, cambios ni otras cosas de valor, por permitirse sólo a barcos armados que fuesen costeando; segundo, que para viages largos fuera de la Provincia, no se empleen sino galeras o naos armadas, y marinadas como allí se previene: en cuyos buques solamente podían los particulares embarcar sus géneros, haberes, cambios y efectos de valor; tercero, que en esta prohibición no se comprehendían los baxeles de estrangeros, porque éstos podían entrar, comprar, vender y sacar los efectos que quisiesen, menos cosas vedadas y personas naturales del país, ya como marineros, ya como pasageros, ni mercaderías pertenecientes a dichos naturales, de cuya observancia habían de prestar juramento dichos estrangeros, baxo de graves penas, así para ellos como para los súbditos del Rey, si lo contrario hicieren: bien que a éstos se les permitía la exportación de sus mercaderías en buques estrangeros, siempre que diesen caución de pasar vía recta el estrecho de Gibraltar; quarto, que el súbdito del Rey que hiciere venir de cuenta propia granos y qualesquiera vituallas en naves estrangeras, en las mismas podía extraer efectos por el valor de lo que hubiese introducido; quinto, que ningún mercader, piloto, marinero, ballestero, grumete, ni otra persona de los dominios de Aragón podía navegar en buques estrangeros [2].

El Consulado de Barcelona, para precaver los daños a que quedaban expuestos los catalanes que traficaban en Andalucía, por el derecho de represalia que se había adjudicado a un vecino de Sevilla, que viniendo con su nave a aquella ciudad en 1398 fue saqueado en la costa de Valencia por una galeota de un armador vecino de Orihuela, indemnizó al robado, por vía de composición, de los daños recibidos, para resarcirse después de esta anticipación con los bienes del armador y sus socios, que por orden real debía executarse. Por no haberse cumplido esta execución con la puntualidad que el caso requería, repitió su instancia el Consulado, en cuya virtud mandó el Rey Don Martín con rigurosas penas al Bayle de Valencia (que aplicaba los bienes del armador y sus socios al fisco en pena del que-

[2] Col. Dip., n.º 169.

brantamiento de la paz entre Aragón y Castilla), que de las cantidades recogidas y de las que en adelante recogiere, reintegre primero al Consulado, por ser cesionario del derecho del agraviado, y que le traspasó su acción. Además se expresa en la real cédula esta literal cláusula: *es justo que la satisfacción del daño preceda a la pena del delito, y que por lo que merecen premio los Cónsules en mirar por el bien público, no reciban detrimento* [3].

Al paso de la navegación de los castellanos y vizcaínos se había aumentado en el siglo XV por el mediterráneo, parece también que crecían sus piraterías, tanto más temibles quanto se cometían so color de comercio [*]: y aunque no nos consta si abusaban de este medio contra los navegantes de Cataluña, sabemos que la practicaban contra los mallorquines, pues baxo muestra de mercaderes, venían con sus naos y baleneres a las islas Baleares con porción de pesca salada u otros comestibles, con cuyo pretexto gozaban allí del salvo conducto que llamaban *guiage de vituallas*. Pero como su fin se dirigía a saquear a los bastimentos mercantes que entraban o salían de sus puertos, se escondían en las calas y ensenadas para acecharlos y asaltarlos improvisadamente. Estas violencias e insultos, que tenían destruidos y amedrentados a los navegantes mallorquines, movieron a la Diputación del Reyno de Mallorca y al Colegio de la Lonja a representar al Rey de Aragón Don Alonso, para que proveyese de remedio contra tantos males. En efecto, el Rey mandó por su cédula de 1443 al Gobernador y demás jueces reales: que en adelante no admitiesen naves *vizcaínas* ni *castellanas*, sin tomar de sus patrones idónea caución de que no harían daños e insultos a la navegación; ni les diesen guiage, ni salvo conducto general, sin consentimiento del Ayuntamiento y de los Defensores del Colegio de la Lonja, esto es, siempre que éstos por la penuria de vituallas lo considerasen necesario; pero fuera de este caso, que embargasen las naves y arrestasen dichos malhechores hasta satisfacer y reparar los daños causados [4].

El Consulado y Colegio de Mercaderes de Barcelona, entre las varias peticiones que hizo al Rey Don Alonso V en 1453 para beneficio y fomento de la navegación nacional, le representó y suplicó lo siguiente, que traducimos aquí del catalán antiguo al castellano: «Que plegue a V. M. prohibir

[3] Col. Dip., n.os 264 y 266.
[4] Col. Dip., n.º 330.

[*] Noticias sobre piratería vizcaína o castellana, en ARRIBAS, *Musulmanes apresados cerca de Ibiza*; FAJARNÉS, *Apresamiento de buques mallorquines*; VICENS VIVES, *Ferran II*, II, página 270.

que en vuestros reynos y tierras se carguen baxeles que no sean de naturales; lo qual será muy útil a todos vuestros súbditos, y en servicio de V. M., pues sólo con la esperanza que se tiene de la expresada prohibición, en Cataluña se han construido y construyen una gran flota de naos y hay muchos que están dispuestos a hacer otras.» El Rey concedió que la prohibición empezase desde primero de marzo del siguiente año, y durase sólo tres, y después de éstos a beneplácito suyo; pero que los patrones de bastimentos del país debían cargar primero los caudales y mercaderías de los naturales que las de los estraños. El artículo tercero de la misma representación está concebido en estos términos: «Como la experiencia haya mostrado que los mercaderes por poca ventaja que hallen en los fletes, cargan primero en buques de estrangeros que de naturales (de lo qual se sigue que los de vuestros vasallos no pueden sostenerse, y son muchos los daños que resultan al comercio de cargar en tales buques): suplican a V. M. se sirva proveer que a ningún vasallo de vuestros dominios sea lícito, baxo de graves penas, cargar en ninguna parte del mundo sus géneros y haberes en buques estrangeros, hallándose allí los de vuestros súbditos, pagándoles los fletes que sean razonables, y no más; sobre lo qual, no pudiéndose avenir el cargador y patrón, deban conocer los cónsules nacionales que residan en el puerto de la carga si los hubiese; y si no, dos peritos mercaderes o mareantes, escogidos uno por cada parte; pero en esta prohibición no sean comprehendidas tierras de infieles, o de enemigos de V. M. por razón de que allí no tienen los cargadores seguridad en retardar ni aguardar, antes bien es salud el salir de ellos por qualquiera vía que sea.» El Rey concedió esta petición, duradera hasta que el fisco restituya al dicho Consulado tres mil ducados que le había prestado para la guerra, pero que después queden las cosas en su primitivo estado, que ésta era su real voluntad [5].

Como la experiencia hubiese mostrado los muchos daños que en tiempos pasados los catalanes y demás súbditos de Aragón que navegaban y traficaban en los mares y puertos de sus provincias habían sufrido de algunos corsarios así naturales de ellas como estraños, siendo en gran parte causa de estos desórdenes la acogida que hallaban dichos corsarios, dándoles pasaportes y víveres las justicias, y permitiéndoles hacer almonedas de lo apresado, que a veces era de naturales, el Consulado del Mar de Barcelona, deseando cortar estos males de raíz, representó al Rey Don Fernando

[5] Col. Dip., n.º 370.

en 1483 proveyese del conveniente remedio. El Rey, atendiendo a la súplica, dirigió un edicto al Lugarteniente General de Cataluña y a los Vireyes, Gobernadores, Bayles y demás jueces de las demás Provincias, para que en adelante no diesen pasaporte ni salvo conducto a nave, galera, ni otro bastimento que no navegue mercantilmente, sin expresa condición y caución de que no han tomado ni tomarán embarcaciones de vasallos del Rey; ni permitiesen se les vendan vituallas, a menos de que el capitán de los tales bastimentos no preste antes juramento de no hacer daño a los naturales; y que en caso que les concediesen dichos pasaportes, o les proveyesen de mantenimientos sin las expresadas seguridades, los jueces que se lo otorgaren, además de diez mil florines de oro de multa, resarcirían los daños y perjuicios que de su inobservancia se siguiesen a los vasallos. Esta real orden se publicó por bando general en todas las provincias de la corona de Aragón [6].

Parece que los robos e insultos no se atajaron con estas providencias, pues en 1487 los Cónsules del Mar tuvieron que recurrir al Lugarteniente General de Cataluña, quejándose de las diarias presas que se hacían, en especial a mercaderes de Barcelona que traficaban por mar, con motivo de que recientemente un tal *Jayme Moriscot*, patrón de carabela, no sólo se había alzado con el cargamento de ciertas mercaderías que un francés había fletado para dicha ciudad, y pagado por entero, sino que apresó un laúd de Palamós cargado de harina y una tartana cargada de aceyte. El Lugarteniente, oyendo esta instancia, despachó una orden circular a todas las justicias del Principado, para que arrestasen al dicho patrón *, e hiciesen en él exemplar castigo [7].

Había el Rey Don Jayme I concedido en 1255 a la ciudad y vecinos de Barcelona privilegio para que, hallándose en su puerto nave de alguno de ellos que quisiese ir a los destinos a donde los comerciantes enviaban sus mercancías, éstos debían cargarlas forzosamente en aquel buque, aunque hubiese a la sazón otro estrangero, o de otro lugar de la misma Cataluña. Pero la experiencia había enseñado (dice el Consulado en una petición que dirigió en 1599 a Felipe III) * que era un privilegio y gracia muy perju-

[6] Col. Dip., n.º 403.
[7] Col. Dip., n.º 413.

* Otro ejemplo de condena por piratería en 1518 en Camós, *Un juicio de prohombres*. Diversas noticias sobre corsarios catalanes y perturbación del comercio en Coll, *Aspectos del corso*.

* Sobre la petición del Consulado y su apoyo por la ciudad véanse las noticias contenidas en Carrera Pujal, *Historia política y económica*, I, p. 357.

dicial a la cosa pública, pues, obligados los mercaderes a enviar sus efectos en baxeles barceloneses, se habían arruinado muchos, por haberse perdido dichos bastimentos, o por mal armados y equipados, o por haberlos apresado los berberiscos, puesto que la mente de aquel real privilegio fue en el caso de ser los buques de los barceloneses iguales o mejores que los estraños en la construcción, condiciones, armamento, aparejo y porte. Y como no sea justo (prosigue diciendo en la petición) que queriendo los mercaderes de Barcelona y de otros pueblos de Cataluña enviar sus efectos y géneros a Sicilia, Nápoles, Cerdeña y otras partes, estén precisados a cargarlos sólo en navíos de naturales, aunque haya otros de mayor porte, mejor acondicionados y más seguros y pertrechados; representaron a S. M. que a fin de atajar los debates y qüestiones que hasta entonces se habían cometido, declarando e interpretando el antiguo privilegio de Don Jayme, se sirviese conceder a los mercaderes la facultad de cargar sus efectos en los buques que bien les pareciere, siempre que fuesen mejores o mayores, y más bien tripulados que los de naturales, y que el conocimiento de estas ventajas entre unos y otros baxeles tocase al Consulado y Lonja: de suerte que, hallándose los buques de país de igual o mejor condición en bondad, porte y seguridad que los estraños, fuesen antepuestos: sin que ninguna de las partes, con pretexto alguno, pudiese apelar de la determinación de este magistrado a otro, sino al juez de apelaciones del mismo: quien con otros prohombres del comercio, dentro del quarto día inmediato, había de confirmar o revocar dicha resolución. El Rey concedió esta petición, con la circunstancia de que en la causa que se diga ante los Cónsules y el juez de apelaciones, sea citada la parte interesada, y se proceda *causa cognita* en la forma judicial, según estilo del Consulado [8].

La industria, la agricultura y la navegación nacional estaban tan decaídas y abandonadas al principio del presente siglo en Cataluña, que para reanimar y adelantar estos ramos, los tres Brazos juntos en Cortes [9] en Barcelona en 1706 [*], propusieron la ereción de una *Compañía náutico-mercantil y universal del Principado de Cataluña*, cuya necesidad se colige de los términos con que las Cortes concluían su petición al Rey, y era así: «Esto nos parece es el único medio para el restablecimiento del comercio,

[8] Col. Dip., n.º 171.

[9] Véanse los *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*, que siguen a la Colección Diplomática de estas *Memorias*. Cortes de 1706. Cap. XXXVII.

[*] Sobre las vicisitudes de los proyectos económicos de las Cortes de 1702, bajo Felipe V, y de 1706, bajo el Archiduque Carlos, véase Carrera Pujal, *Historia política y económica*, I, p. 484-508.

repoblación de esta provincia, utilidad pública, servicio de Dios y de V. M., restituyéndola de este modo al estado floreciente que antiguamente gozaba y hoy gozan Alemania, Inglaterra, Holanda, Venecia, Italia y otros Reynos.»

Para fondo de esta compañía se admitían dinero u efectos de qualquiera clase o género que fuesen no baxando de diez libras, con la condición de no poder sacar ni el dinero ni el valor de los efectos hasta liquidar dicha compañía, mas sí podían negociarse. En ella sólo podían interesar y ser accionistas los naturales del Principado; y de los estrangeros y naturales de otras provincias de España, únicamente los que tuviesen domicilio continuo en Cataluña de tres años antes, y lo continuasen.

Se prohibía, baxo la pena de perdimiento del capital e intereses aplicaderos al fondo de la compañía, que los naturales presten su nombre o hagan partícipe a ningún estrangero no domiciliado en los términos arriba señalados. Y entre las gracias que se pedían al Rey se expresaba: que S. M. conceda permiso a dicha compañía para enviar navíos libremente por los mares del océano y puertos de ellos, pagando los derechos correspondientes, menos las lezdas y otros de que por reales privilegios estaban exentos los barceloneses, conduciendo o enviando los géneros por cuenta de ella; que los administradores se nombren por una junta, y de entre los sugetos que tengan mayor número de acciones, personas de toda legalidad, zelo y confianza; los quales hayan de dar fianzas y cuentas todos los años, ante el Consistorio de la Diputación y de la expresada Junta, llamada de Dirección, compuesta de nueve personas también interesadas en la compañía, a los accionistas, repartiéndoles los beneficios que resultaren.

Este establecimiento tan útil, y que acaso es el primero en España de esta especie, fue aprobado y confirmado en las Cortes; pero no tuvo efecto alguno con motivo de las guerras de sucesión que trabajaron y arruinaron la Provincia; así como tampoco tuvo el deseado efecto, por las mismas causas, el siguiente pensamiento no de menor beneficio a la libertad y auge del tráfico, aunque se propuso y aprobó en las Cortes del sobredicho año.

En éstas [10] se propuso y pidió: que a extramuros de Barcelona y en su marina se construyese una lonja, que se llamase *Casa del Puerto Franco*, para que a ella se llevasen y guardasen las mercaderías que venían de fuera del Principado de Cataluña, y se desembarcaban en el puerto de dicha ciudad, de modo que solamente las que se introduxesen en ésta para

[10] *Ibíd.*, cap. LXXVIII.

su consumo pagasen los derechos de generalidades, municipales y otros, y las que se sacasen, así por mar como por tierra, para otras partes de la provincia, adeudasen únicamente los derechos que debían pagar allí adonde fueren; pero las que se extraxesen de la referida casa, ya por mar, ya por tierra, para transportarlas fuera de la provincia, no estuviesen obligadas a derechos algunos. De esta franquicia no debían gozar las que se sacasen para entrar en Aragón, hasta que los Diputados de aquel Reyno resolviesen y pusiesen en execución el libre tránsito de las que salían del Principado para llevar a Navarra y Castilla, y las que venían de estos Reynos para dicho Principado, pues en este caso gozarían de la franquicia total de derechos en Cataluña todos los géneros que viniesen de Aragón, y entrasen en la referida *Casa del Puerto Franco*, para enviarlas a otros reynos y provincias, porque sólo debían pagarlos si se consumían y gastaban dentro del Principado.

En este sabio establecimento, que fue aprobado y concedido en Cortes, llevaban éstas la mira de hacer a Barcelona depósito general del tráfico de levante y de poniente, desde el qual con la libertad de derechos de entrada y salida junta con la acomodada situación y distancia de dicha ciudad para las navegaciones, se podían despachar las mercaderías para Valencia, Aragón, Cerdeña, Nápoles, Sicilia y otras tierras. Esta exoneración de derechos hubiera atraído una afluencia grande de embarcaciones estrangeras, que varias trabas, registros e impuestos muy gravosos los retraían y amedrentaban.

El peso y molestia de estos derechos, que se llamaban la *lezda real* de Barcelona, la de Tortosa, el derecho de la *Capitanía General* y el de *Guerra*, no tanto era intolerable y perjudicial por su importe, quanto por su diversidad, forma y circunstancias de la recaudación por distintas manos, y en distintos parages, que multiplicaban las diligencias y detenían su despacho. Por esto en las Cortes [11] de Barcelona de 1702 el Consulado del Mar hizo presente un memorial, en que se ponderaba la necesidad de abolir estos derechos municipales, impeditivos de la libertad y prosperidad del comercio.

«Éste (según las palabras del Consulado) se hallaba en miserable estado en aquella ciudad y principado, habiendo sido en tiempos pasados la escala y puerto de las flotas que conducían al levante los géneros y manufacturas

[11] Col. Dip., n.º 483.

de Cataluña, y el arsenal de las armadas reales para las conquistas, siendo la última de las islas Malucas por el Señor Don Felipe III, en cuyo armamento se contaban quarenta navíos de mercaderes y hombres de negocios de Barcelona y resto de la Provincia.» Y prosigue diciendo: «Que habiendo conseguido esta ciudad en otros tiempos el renombre de rica por todas las quatro partes del mundo con el beneficio de la contratación, que la puso en estado de hacer grandísimos servicios a sus Reyes con socorros singulares, ahora se hallaba muy extenuado a causa de los muchos derechos que se pagan y perciben y de las circunstancias con que se recaudan, etc. Y que en fuerza de la obligación que tenían los Cónsules y Defensores de la Lonja por sus oficios de procurar el beneficio de la negociación y defensa del comercio, exponían los dichos inconvenientes y el modo de remediarlos, etcétera.»

Los tres Brazos, atendiendo a la justa petición del Consulado, trataron de los medios de extinguir estos vectigales; y entre tanto se estatuyó para alivio de los navegantes el siguiente capítulo, que es el XXVI de los actos de dichas Cortes, y dice así: «Habiéndose experimentado que desviaba mucho el comercio de Cataluña, no sólo la diversidad de los derechos, sino la diferencia y multitud de parages en que se debían manifestar las mercaderías, que ignorándolo los capitanes de las embarcaciones les hace horror el comerciar en esta Provincia para no caer en fraude; por tanto estatuye la presente Corte, con el consentimiento de S. M.: que, mientras no se da otra disposición en orden a los derechos actuales las embarcaciones cumplan en dar el manifiesto dentro del término de treinta y seis horas, siendo corto el de veinte y quatro, que se había dado hasta aquí, particularmente en tiempo vario y tempestuoso, en que los patrones tienen que hacer antes de dexar seguros y amarrados sus baxeles; y que dado el manifiesto al oficial de la aduana, lo reciban de éste los recaudadores de los demás derechos, sin que el capitán haya de ir a buscarlos» [12].

Fomento y conservación del comercio y sus distintos ramos

El comercio activo de los curtidos de cordobanes para fuera de España sería antiguamente muy considerable, pues hallamos que en 1259 los barceloneses tratantes de este género, y los de Mompeller, tenían ya su cónsul

[12] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes.* Cortes de 1702. Cap. XXVI.

peculiar en las ferias de Champaña: que, a imitación de estas dos ciudades, el Rey Don Jayme I concedió igual facultad a las de Valencia y Lérida; y que para la venta tenían todas una lonja general, que se dividía en patios respectivos a cada ciudad [13].

El Rey D. Alonso V, para recompensar a los que se ofreciesen a matricularse y servir en la armada que preparaba en 1119 para pasar a Cerdeña y Sicilia concedió inmunidad y salvo-conducto a los deudores, principales fiadores, y mugeres de los obligados con ellos, y a sus bienes, cesando toda pena y usura de los que debiesen, así a christianos, como a judíos y moros, aun los privilegiados; exceptuando sólo rentas vitalicias, censos muertos y encomiendas. Pero reconocidos, a representación del Consulado de Barcelona, los daños que esta gracia acarreaba al crédito y bien del comercio, la revocó por su cédula de 1424 con estas literales palabras: «No siendo nuestra intención, que baxo de sombra y color de dichos salvos-conductos se dé atrevimiento a que muchos cometan fraudes y engaños, ni a que gocen de estas gracias en materias y tratos de comercio, pues es éste muy afamado y de gran crédito, y en él consiste la mayor o gran parte del bien público, utilidad y provecho de nuestros reynos y señoríos, revocamos dichas gracias en asuntos mercantiles de qualquiera naturaleza y en los dimanantes de ellos, aunque hubiese cláusula especial, y en ésta se hiciese expresa mención, declarando por ahora y para adelante, que ni los dichos alistados en la armada ni los que se alistaren en las otras que hagamos, o hagan nuestros sucesores, obtengan salvo-conducto, seguridad, ni sobreseimiento por deudas dependientes de cambios, encomiendas u otros actos mercantiles de mar o de tierra, así con letras como con cartas, con riesgo o sin él, con hipotecas o sin ellas, y de qualquiera negocios de banco y de comercio; antes puedan ser compelidos y executados sin excepción de personas en qualquiera tiempo según la práctica y estilo en tales casos» [14].

Solícita siempre la Lonja de Barcelona en el fomento y beneficio del tráfico de la Provincia y de toda la nación, entre varias peticiones que dirigió al Rey Don Alonso V en 1453, le hizo presentes las que siguen, traducidas literalmente al castellano: «Que V. M. procure hacer la paz con el Soldán de Egypto y que se envíe Cónsul a Alexandría, pues por causa de la guerra, la contratación no se puede exercer libremente en aquellos países siendo este tráfico muy necesario a nuestra nación, por ser fomento,

[13] Col. Dip., n.º 15.

[14] Col. Dip., n.º 289.

cabeza y principio de todo el comercio, porque una vez turbado el negocio de levante, en gran parte se desvían todos los demás.» El Rey decretó: que, *servatis servandis*, y guardando su honor, proveería.

En el capítulo quarto le pedían lo siguiente: «Como los Bayles Generales de Cataluña hayan intentado e intenten todos los días, con el pretexto de ser cosas vedadas, vexar a los mercaderes y otras personas para tomar ocasión de nuevos impuestos, pues contra el tenor de los privilegios exigen derecho del sebo, pez, alquitrán y armas, que no se transportan a tierras de sarracenos, antes se llevan para carenar y pertrechar las embarcaciones que se construyen en la costa de este Principado, suplican a V. M. que, pues tienen privilegio de no pagar, con tal que no vayan a tierras de infieles, se sirva proveer: que no obstante qualquiera uso o abuso en contrario, o litigio sobre esto formado, dicho Bayle no exija derecho alguno por libra, ni por albalá de dichas cosas vedadas; y que si alguno las quisiere extraer para qualquiera parte, sea creído baxo de juramento, y que hallándole en fraude le castigue V. M.» El Rey así lo otorgó, hasta que por el fisco se restituyesen al Consulado los tres mil ducados que le había prestado, quedando después las cosas en su primitivo estado.

En el capítulo quinto le representaron al Rey en los términos siguientes: «Como vuestro Vice-Chanciller, Gobernador de Cataluña, y su Vice-gerente, Veguer y Bayle de Barcelona, de algún tiempo acá desordenadamente se esfuerzan a conceder salvos-conductos en actos y negocios mercantiles, de que se sigue grave daño al comercio, de modo que por el abuso de dichos guiages ya los mercaderes no quieren fiarse de las gentes, suplican a V. M. otorgue privilegio en favor del comercio y de los que lo exercen, que si por los predichos oficiales se despachasen salvos-conductos a algunas personas, por los quales la jurisdicción y exercicio de los Cónsules recibiese impedimento o demora en la execución de las sentencias contra los condenados por asuntos mercantiles, los jueces que hubiesen dado tales guiages y sus fiadores queden obligados a los acreedores, y puedan en ellos hacer los Cónsules la misma execución, como si fuesen los verdaderos deudores». El Rey lo concedió hasta restituir al Consulado los tres mil ducados [15].

[15] Col. Dip., n.º 370.

Fomento de varios ramos de la contratación

La decadencia del comercio que a fines del siglo XVI y principios del siguiente se experimentó en Barcelona y en toda Cataluña, provenía de la poca negociación y giro, por causa de que los hombres de negocios, hallándose reducidos a no negociar sino lo que efectivamente tenían, no se animaban a tomar cambios por la poca utilidad que les podía resultar: pues se experimentaba en 1599, y aún duraba en 1606, que los que se tomaban en el país se enviaban a las ferias de León, Plasencia y otras partes fuera del reyno, de suerte que dexando a parte el poder, y que la opinión teológica los reputaba ilícitos, el que tomaba letras para acudir a sus créditos tenía que hacer fondos en ferias, lo que se sacaba para pagar, pues, además de lo que padecía el comerciante en los intereses del cambio, era mucho lo que se padecía en pagar ocho veces corretages, y quatro responsión cada año de una misma partida, cuyos gastos e intereses subían tanto, que era imposible que el dinero que se tomaba dexase algún beneficio. Así era que todos los negociantes limitaban sus especulaciones a su dinero efectivo, y todos los negocios andaban más escasos de lo que irían si los cambios se pudiesen negociar a más largos plazos de lo que se usaba [*].

Todas estas consideraciones movieron al Consulado y Lonja de Barcelona, para el bien público y comodidad de los comerciantes, a impetrar del Rey Felipe III un privilegio para que se hiciesen en cada año tres ferias en la corona de Aragón, una en Zaragoza por Pasqua de Resurrección, otra en Valencia a 15 de agosto, y otra en Barcelona a 21 de diciembre, en donde tuviesen los comerciantes de Cataluña la facilidad y recurso de negociar sus dineros, sin tener que recurrir a tierras estrañas, con lo qual arruinaban sus casas [16].

Las usuras habían subido a tanta enormidad por el rigor de la última ley, que el magistrado de Barcelona recurrió al Papa Clemente VIII por medio de un diputado que envió a Roma, solicitando una Bula para fixar el premio mercantil del dinero al diez por ciento; cuya súplica se repitió en 1606 al sucesor Paulo V, a cuya consideración expusieron en una reverente carta, «quán mísera cosa era al hombre honrado el vivir y exercitar

[16] Col. Dip., n.º 472.

[*] Más noticias sobre cambios en cap. IX, parte II del presente tomo. Véase CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I, p. 359 y siguientes.

el trato, con tanto menoscabo del estado de los negocios y del gobierno político de Cataluña, que los mercaderes naturales de siete u ocho años antes muchas veces se veían obligados a cambiar las cuentas y a esconder las monedas; de modo que muchos por la falta de numerario daban y recibían hasta 30 y 40 por 100 por trocar el dinero, con cuyo desorden el comercio estaba interrumpido, la industria arruinada y las rentas públicas casi exhaustas» [17].

El deplorable estado de estas cosas dio motivo a la Lonja del mar de Barcelona a celebrar consejo general en 29 de marzo de 1616, deseosa de reanimar la contratación, para suplicar a su Santidad un breve con que pudiesen los moradores de Cataluña dar a cambio para las plazas de Zaragoza y Valencia con plazo y precio fixo a beneficio del librador, con tal que el interés no pasase por motivo alguno del diez por ciento al año; siendo muy cierto que en varias temporadas del año se hallaría al siete, al ocho y al nueve, y que la más estéril sería al diez. Este premio, además de ser tan acomodado que los hombres de negocio podrían especular sobre él, empleándole ya para extraer mercaderías de la Provincia fuera del Reyno, ya para mandarlas venir, acarrearía con la facilidad de la negociación grandes utilidades al común. Entre otras cesarían el desorden y excesos que actualmente se experimentaban por las muchas opresiones que sufrían los que tomaban cambios, teniendo que acudir forzosamente y negociar con quatro o seis personas, en cuya mano estaba el servir a dichos tomadores, a quienes cargaban tan enormes intereses, que si no se remediaba iva a quedar sin movimiento el comercio. Después de ventiladas y ordenadas todas estas reflexiones, se tuvo por conveniente hacerlas presentes al Obispo para que recomendase la súplica a S. S. [18].

Arreglo y libertad de derechos y vectigales

En las Cortes de Barcelona de 1299 que celebró Don Jayme II, se estableció se observase, no sólo el capítulo de las anteriores del Rey D. Pedro III, de la extinción de la gabela de la sal en Cataluña, mas también de

[17] Col. Dip., n.º 473.

[18] Libro de Deliberaciones de la Lonja de Barcelona, que empieza desde 22 de noviembre de 1611 hasta 18 de enero de 1616, folio 45 b. * Tal libro no se encuentra ni en la A. C. A., ni en la B. C., ni en la del Ateneo Barcelonés, centros que custodian actualmente la mayor parte de los fondos conservados del antiguo Archivo del Consulado. Tampoco se halla entre los registros del Consulado que detentan actualmente los herederos del historiador D. Francisco Carreras y Candi, y ha sido imposible averiguar si figura entre la documentación consular guardada en los archivos de la Audiencia.

los granos, vituallas y todos frutos y producciones del país, para enviarlas sin impedimento ni servicio real a tierras de infieles o de christianos, siempre que fuesen propias del cargador por compra, renta, cosecha u otra manera: excepto a país de enemigos en actual guerra con el Rey. Pero no gozaban de esta libertad general la pez, el alquitrán, la madera, el cáñamo, la xarcia, hierro, armas, ni caballos por vía de comercio, ni los mismos y vituallas siempre que hubiese carestía o necesidad en la tierra. Tampoco podía el Rey hacer gracia ni dar dispensa por dineros, porque en este caso quedaría alzada la prohibición: ni oficial alguno real tomar gratificación por la licencia, cuyo exceso debía castigar el Rey; y de no executarlo, quedaba la veda de ningún valor: bien entendido que la de granos y comestibles debía durar sólo seis meses continuos contados después del de su publicación [19].

El comercio de los barceloneses sufría varios perjuicios en Colibre y Mompeller por las alteraciones que se habían hecho, ya en los pagos, ya en el acarreo de los géneros, contra la práctica y costumbre antigua; pues antes en los Condados de Rosellón y Cerdaña se les tomaban a los mercaderes barceloneses diez y seis dineros por cada libra tornesa al satisfacer sus derechos; y a la sazón, esto es, en 1314, sólo trece dineros *malgorienses*, siendo así que en dichos Condados debía correr la moneda barcelonesa. Por otra parte se había esclarecido en aquellos puertos un gremio exclusivo de palanquines, que hacía pagar fuertes salarios con riesgo de las mercaderías que no podía transportar el corto número de sus individuos. El Magistrado municipal de Barcelona, con representación de estos agravios, obtuvo del Rey Don Jayme II, que escribiese a Don Sancho su primo, Rey de Mallorca, que poseía el Rosellón, la Cerdaña, y el Señorío de Mompeller, para que remediase dichos abusos e innovaciones [20]. Se nota en el estilo de esta carta que Don Jayme habla al Rey de Mallorca con cláusulas exhortatorias como a un vasallo o gobernador de Provincia.

Como los arrendadores de las aduanas de Cataluña procurasen exijir el derecho de las mercaderías que salían, no por la estima de lo que habían costado y sido valuadas en su entrada, sino por el valor que tenían al tiempo que se sacaban, la Lonja del mar de Barcelona instauró querella en 1414 ante la Diputación General contra la injusticia de este hecho, contrario a la práctica y costumbre antigua. Los Diputados, vistos los capítulos de Cor-

[19] B. C.: *Arch. Consulado*. Sig. B. 193, f. 61. [20] Col. Dip., n.º 89.

tes antiguos y modernos, recibida plena información sobre la exacción de los derechos de saca, y oídas las partes verbalmente, declararon: que la exacción del derecho de salida, no verificándose traspaso del género, se cobrase según la estima de la entrada, conforme se había acostumbrado hasta entonces [21].

A instancia de Pedro Vendrell, Pedro Oliver y Bernardo Bonet, mercaderes de Barcelona, que como vecinos de esta ciudad eran inmunes de lezdas en todos los puertos de la corona, expidió la Reyna Gobernadora Doña María en 1458 una cédula al Bayle General de Cataluña, para que los recaudadores de la lezda de Tortosa en Palamós y San Feliu de Guíxols restituyesen íntegramente, y sin demora, a dichos agraviados las mercancías embargadas, o la cantidad que hubiesen exigido y percibido de ellos por los géneros que llevaban las dos naves con que tuvieron que arribar a aquellos dos puertos, forzadas del temporal [22].

Por ciertas causas había mandado Don Fernando el Católico al Bayle General de Cataluña exigiese el derecho real de seis por ciento de qualesquier mercaderías que por mar o por tierra introduxesen o extraxesen los genoveses de dicha Provincia. Pero el Consulado de Barcelona, viendo que el expresado derecho igualmente se cobraba de géneros pertenecientes a mercaderes catalanes, aunque venían por conducto de genoveses, recurrió al Rey para que mandase fuesen amparados aquellos sus súbditos; y en vista de este recurso, se expidió en 1483 una real cédula declaratoria para que se restituyese todo lo indebidamente cobrado y se reconociesen exentos de aquel derecho los efectos de los naturales de la corona [23].

Habiendo recurrido al Rey el referido Consulado en 1493, quejándose del Procurador Real del Reyno de Mallorca, que en violación de antiguos privilegios de Barcelona quería exigir cierto derecho llamado *del quirato* * a las naves de los vecinos de aquella ciudad, así propias como encomendadas, que viajaban a Egypto y Suria, y al paso tocaban en dicha isla, o tomaban carga en ella; el Rey, informado por su Consejo, con audiencia de las partes, sentenció y declaró: que qualquiera baxel que se cargase en Barcelona, o en otras partes de sus dominios, bien fuese propio o encomendado, por mercaderes u otros vecinos barceloneses, con destino a las tierras del Soldán, y asimismo el patrón sobrecargo, marinero y pasagero,

[21] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. B. 193, f. 63.

[22] Col. Dip., n.º 362.

[23] Col. Dip., n.º 405.

* Véase Durliat y Pons, *Recerques sobre el moviment del Port*.

y otra persona, así estraña como natural, de qualquiera ley, estado y condición, que fuesen en dicho buque, o embarcasen o encomendasen en él mercaderías, debían ser libres y francos del referido derecho, ora cargasen sus géneros en Mallorca, ora en Barcelona, u en otra parte, mandando restituir las sumas hasta allí percibidas por el real fisco o los depósitos hechos a caución [24].

El derecho *del quirat* que se percibía en Mallorca, venía a ser un equivalente del que se exigía en Cataluña, llamado vulgarmente *de la atarazana*, de las naves que viajaban a Egypto, que por empeños del fisco real se había transmitido al Ayuntamiento de Barcelona, reservándose solamente el Rey la elección del recaudador entre los tres que le proponía aquel magistrado en las vacantes. Deseosa la Ciudad y el Consulado de exonerar al comercio de este gravamen ya desde el año 1421 habían suplicado al Rey aboliese del todo aquella exacción, en la forma que le expondrían dichos dos cuerpos; a cuya petición accedió el Rey interinamente [25].

En vista de quejas de la Ciudad de Barcelona, que reclamaba los antiguos privilegios de franquicia de portazgos, lezdas y otros impuestos reales, que gozaban sus ciudadanos en todos los dominios de la corona, y se les exigían en Rosellón y Cerdaña, mandó Don Fernando el Católico, por su cédula de 1497, a su Procurador Real en dichos dos Condados, cesase en aquella indebida exacción y restituyese qualesquiera cantidades percibidas, o depósitos detenidos para el pago [26].

La libertad y fomento del comercio marítimo no sólo fue sostenida por la Ciudad y el Consulado de Barcelona constantemente, y por las cédulas reales, sino también por repetidos actos de las Cortes, en especial desde fines del siglo XV hasta principo del presente. Por el capítulo XXVII de las de Barcelona de 1481 * se dio libertad de descargar en esta ciudad todos los géneros traídos en galeazas de Nápoles, Florencia y Venecia, pagando el derecho de entrada, sólo por lo que se vendiese, pudiéndose volver a embarcar en los mismos buques las que no se hubiesen vendido a los ocho días de su descarga, pasados los quales se les debía exigir el derecho por el todo.

Por el capítulo XII de las Cortes de Monzón de 1542 ** se extendió esta

[24] Col. Dip., n.º 422.
[25] Col. Dip., n.º 370.
[26] Col. Dip., n.º 426.

Sobre el alcance de la legislación proteccionista de 1481 véanse VIVENS VIVES, *Ferran II*, I, p. 213-286, y *Orígenes del mercantilismo*.

** El Capítulo de referencia corresponde al XIII de las Cortes de Monzón de 1547. Cf. *Capítulos de Actos y Constituciones*.

libertad a todos los géneros que de fuera del reyno (viniendo consignados a Barcelona) se traxesen a esta ciudad con qualesquiera otras galeras o navíos, así de vela quadra, como latina, de qualquier nación que fuesen, pagando de los vendidos el derecho de entrada por el valor de la venta, y volviendo a cargar en los mismos buques, y no en otros, los efectos no vendidos, dentro del plazo de diez días, pasados los quales debía pagarse entero el derecho, no sólo de entrada, sino de salida. Pero, no queriendo, o no pudiendo volverlas a cargar en el mismo buque, sino en otro, se debía pagar la entrada y la salida, según práctica [27].

Por quanto se había cargado un derecho de un 50 por 100 a todas las ropas hechas para vestir, que venían de fuera del reyno por vía de comercio, y los que las introducían defraudaban el derecho haciéndolas de propio uso, y las aduanas recibían poca utilidad por lo excesivo de la imposición, se mandó, por el capítulo LVI de las Cortes de Barcelona de 1599, que sólo pagasen uno y tres quartos por ciento, como las demás mercaderías. Y por el capítulo LXVIII de las mismas se ordenó: que, volviendo al uso antiguo, los géneros que viniesen por mar se despachasen conforme a las pólizas de cargo, sin pesarlas en balanza, de lo qual se seguían inconvenientes a las generalidades [28].

Por el capítulo LXXXIII de las mismas se trató de establecer una buena correspondencia entre Cataluña, Aragón y Valencia, así para moderación de derechos en las respectivas aduanas, como para el buen trato de sus recaudadores. A este fin estatuyó la Corte el siguiente Acto: «Por quanto todos los días se oyen graves quejas y malos tratamientos que los guardas de las aduanas de Valencia y Aragón hacen a los naturales de este Principado y Condados de Rosellón y Cerdaña, y sea muy justo haya mucha correspondencia e igualdad entre los Reynos de esta Corona, estatuye y ordena la presente Corte: que los naturales de los Reynos de Aragón y Valencia, en los derechos de generalidades, sean tratados por los catalanes, conforme éstos sean tratados por aquéllos; y para su execución se notificará todo por los Diputados de Cataluña a los de Aragón y Valencia, a fin de concordar la correspondencia e igualdad que quieran tener con este Principado.»

[27] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*. Cortes de 1547. Cap. XIII, publicados al final de la Col. Dip.

[28] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*. Cortes de 1599. Caps. LVI y LXVIII.

Varios artículos de exportación

Uno de los artículos de exportación * más señalados de Cataluña, fue en otros tiempos la *sal* de los Alfaques de Tortosa, y San Pol, que cargaban los estrangeros, en especial los italianos. Ignoramos quáles serían los motivos, porque el Magistrado Municipal de Barcelona solicitó del Rey Don Alonso IV una cédula, que se publicó en 1328, para que, baxo la pena de embargo de bienes y persona, no se llevase sal a Saona y a otras partes de la ribera de Génova; sin que por esto se entendiesen quebrantados los privilegios y libertades de los barceloneses, antes quedasen en su firmeza y vigor [29].

También las *maderas* de construcción naval fueron objeto de la mayor importancia para las providencias que tomaba el gobierno acerca de los permisos o vedas de su extracción de la Provincia para tierras estrañas; porque, dado que el país en aquellos tiempos abundase más que hoy de toda especie de arboladura, la construcción mercantil y la de armadas de la corona que la necesitaban muy a menudo, merecía la primera atención sobre la libertad de algunos comerciantes. Por esto Don Alonso IV, por su cédula real de 1334, mandó a todas las justicias de Cataluña publicasen un bando, prohibiendo que nadie, sin licencia especial del Rey, so pena de bienes y persona, sacase maderas de construcción para países estraños [30].

Ya hemos tratado en el tomo I de estas Memorias [31] del importante ramo de las cosechas del *azafrán* en Cataluña, y de su exportación a países estrangeros desde el siglo XIV hasta principios del XVII. Pero por las cuentas del derecho real de los alemanes y saboyanos [32], que comprehenden desde el año 1421 hasta 1445, consta que estos estrangeros extraían grandes cantidades de este fruto de las cosechas en Orta, Balaguer y Cervera, pues unos años con otros ascendió la saca a trescientas y ocho arrobas. Pero las cosechas de este fruto, entonces más estimado que hoy, tuvieron de ser más copiosas en adelante, pues hallamos que en 1443 extraxeron los referidos estrangeros por seiscientas y diez y seis arrobas, cuyo valor medio, según los tres diferentes precios, ascendería a 384.000 libras, moneda barcelonesa. Dichos alemanes y saboyanos, no sólo sacaban por Barcelona, donde

[29] Col. Dip., n.º 124.
[30] Col. Dip., n.º 134.
[31] Parte II, cap. VI.
[32] Ap. n.º 34.

* Véase cap. VI, lib. II, parte II, t. I, titulado «De los ramos del comercio de exportación que hacían los catalanes», y la bibliografía allí citada.

tenían sus factorías, el *azafrán* de Cataluña, sino el del Reyno de Aragón, cuyas cosechas no eran inferiores, pues consta en las referidas cuentas que en el año 1437 extraxeron seis mil setecientas treinta y nueve libras de peso, y en el siguiente ocho mil quarenta y tres. Estas cantidades eran las que sacaban sólo los alemanes y saboyanos, sin incluir las que sacarían otras naciones, y los mismos naturales en sus navegaciones al norte y al levante.

Las cosechas, así que crecieron, fueron un objeto de las generalidades, que enviaban sus recaudadores a los parages para percibir los derechos del peso y manifiesto, como lo vemos desde las Cortes de Barcelona de 1413 hasta las de 1599. Pero por estas últimas se estatuyó en el capítulo LXI: que cada tres años los Diputados del General hiciesen subhastar en la Lonja del mar el arrendamiento de los derechos del *azafrán* de los territorios de Urgel, con seguras e idóneas fianzas, para evitar los costos de la visita anual de los recaudadores que se despachaban.

Otro de los ramos de la pesca e industria de los catalanes, conocida desde fines del siglo XIV, y de que se hacía exportación, fue el de los *corales*, como queda extensamente probado en el tomo I de esta obra (parte II, pág. 423) *. Este fruto, propio de las costas de Cataluña, no sólo lo extraían los naturales labrado y en botón, sino también los alemanes y saboyanos, a lo menos desde el año 1424. No nos constan las cantidades que exportaban unos y otros, pero sí que en 1443 de cuenta de dichas dos naciones se sacaron por el puerto de Barcelona 566 libras; y por el de Colibre 168 en botón, cuyas dos partidas, a razón de 110 sueldos barceloneses la libra a que se vendía, importarían hoy, según el valor del dinero, unos 40.000 ducados [33].

No fue menos conocido en todos tiempos el renglón del *hierro* que se beneficiaba en las ferrerías de Cataluña, que era de tanto uso para las armadas y construcción mercantil; sin necesidad de recurrir a los estrangeros, antes bien con mucho sobrante para proveer a éstos, que lo han estimado siempre por su buena calidad. El Consulado de Barcelona, que zelaba por razón de su oficio la conservación del comercio del Principado, y el bien de los comerciantes y laborantes, extendió una representación que debía presentarse en las Cortes de Monzón de 1563, quejándose del Virey: «El qual (dice) de poco tiempo acá había prohibido la saca de hierro en este Principado, siendo una de las mercaderías principales que se navegan para

[33] Ap. n.º 34.

* Véase también p. 275 y 556.

los dominios de S. M. y que rinden beneficio a esta Provincia: de la qual prohibición había redundado y redundaba gran daño a la causa pública de Barcelona, y de todo el Principado, porque el hierro desde el día de la prohibición había aumentado de precio succesivamente, por ser dicha veda un nuevo vectigal, pues como el Virey da las licencias de extracción a sus amigos y servidores, éstos después las venden a los tratantes y mercaderes, que tienen que negociar en hierro con este gravamen. Por tanto, suplíquese a S. M. revoque dichas licencias y abusos, dexando este género de tráfico libre en Cataluña, Rosellón y Cerdaña, sin impedimento de los Vireyes, ni de otro oficial Real, bien que se dará por el cargador idónea caución de no llevarlo a país de enemigos ni otros vedados» [34].

El artículo de la extracción de *ganado mular y de cerda*, fue en otros tiempos de alguna consideración, puesto que mereció providencias tomadas en Cortes. En las tarifas para los derechos de galeras impuestos en las Cortes de Barcelona de 1599, se trata de los mulos y mulas de coche y de litera que salían de Cataluña para los Reynos de Castilla, Aragón y Valencia: y en otro artículo, de los *mulos* y *mulas* de hasta menor que se llevaban a Francia para labores del campo. Y posteriormente en 1636, en los aranceles de las aduanas del Principado, hechos en aquel año en virtud de acto de las últimas Cortes, se vuelve a mencionar la exportación del sobredicho ganado para los mismos destinos y países, añadiendo la de *cerdos* [35]. También se hace mención del artículo del *corcho* manufacturado, o en crudo, que salía entonces de Cataluña *: bien que no sería en tanta cantidad como en nuestros días, en que se ha hecho un objeto de tanta importancia, que ocupa la industria de más de treinta pueblos del Obispado de Gerona, y acarrea al país su extracción más de doscientos mil pesos.

Los vinos y otros frutos de esta provincia abundaban tan prósperamente a principios del presente siglo **, que se trató seriamente de los medios de fomentar su extracción. En las Cortes de Barcelona del año 1706 se estatuyó el capítulo XV de los Actos, que dice así: «Como al Principado de Cataluña interese sumamente el poder sacar y enviar libremente a otros reynos, así de la real corona, como otros, los frutos y otras cosas de que abunda, y en particular el aguardiente y el vino, del qual, por cogerse hoy tanta abun-

[34] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. 296. f. 28-29.

[35] *Tarifa dels preus de les teles y altres sorts de robes y mercaderies que entren en lo Principat de Cathalunya*, f. 18.

* Sobre exportación y manufactura del corcho véase MEDIR, *Historia del gremio corchero*.

** Véase GIRALT RAVENTÓS, *La viticultura y el comercio catalán*, y VILAR, *Géographie et histoire statistique*.

dancia, no podría beneficiarse no extrayéndose libremente; y de algunos años antes los Vireyes, y los Gobernadores de Tarragona, Salou y otros lugares marítimos han introducido el impedir la saca de dichos frutos sin pagar cierta cantidad por carga o bota, contra las constituciones de Cataluña, y el derecho municipal que prohíben nuevas imposiciones, la Corte suplica a S. M. mande prohibir a los Vireyes. Gobernadores de plazas, xefes de guerra, oficiales reales y otros exigir y cobrar por los vinos, aguardientes y otros qualesquier frutos y comestibles que los estrangeros, naturales y habitantes del presente Principado quieran sacar y remitir a otros reynos (como no sean de enemigos de la corona) cantidad alguna con título de donativo, servicio, paga, remuneración ni especie ninguna de vectigal o derecho, por vía directa ni indirecta, ni con pretexto de licencia, permiso, pasaporte, despacho, reconocimiento, regalía o utilidad pública, ni baxo de otro título ni razón, así en tiempo de guerra, como de paz» [36].

[36] *Ibíd.*, f. 32.

[37] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes.* Cortes de 1706. Cap. XV, publicados al final de la Col. Dip.

CAPÍTULO VIII

PROTECCIÓN DEL COMERCIO DE LOS CATALANES PARA LOS REYNOS ESTRANGEROS

El comercio de Egypto

AUNQUE el comercio de los catalanes a las tierras del Soldán de Egypto * era conocido desde principios del siglo XIII, nunca se consolidó con la protección y establecimiento real hasta mediados del mismo, quando D. Jayme I concedió a los barceloneses el derecho de fundar en Alexandría un Consulado nacional. Deseoso este Príncipe, a quien debe España tanta gloria dentro y fuera de ella, de extender el tráfico de Egypto a todos sus dominios, concedió por su cédula de 1267 a los moradores de Mompeller la navegación a aquellas tierras, y la facultad de nombrarse cónsules para sus debates y policía [1].

Ya hemos hablado en el tomo I de esta obra, de la sujeción y restricciones con que los Papas en aquellos siglos tenían atada la navegación de las naciones christianas a las tierras de Egypto y cómo los Reyes de Aragón impetraban las dispensas apostólicas para no perder aquel lucroso tráfico. En 1323 D. Jayme II suplicó al Papa que la bula que antes le había concedido para enviar a Egypto una nave sola cada vez que despachase mensagerías al Soldán con algunos mercaderes y efectos, se extendiese a dos buques de conserva. Alegaba el Rey en su oficio los grandes riesgos que corría una sola nave en un viage infestado siempre de piratas: y para mover su ánimo le ofrecía que si S. S. tuviese que enviar mensageros o cartas al

[1] Col. Dip., n.° 20.

* Sobre el comercio con Egipto véanse capítulo II, lib. I y cap. III, lib. II, parte II, t. I, y cap. II, parte II, t. III, y la bibliografía en ellos citada.

dicho Soldán, para mayor seguridad y decencia de sus personas, los llevarían estas dos naves. Para alcanzar con menos repugnancia este indulto apostólico (pues la navegación estaba entonces cerrada con excomunión a todos los christianos de occidente), le ponderaba Don Jayme la ansia y zelo que tuvo siempre de enviar obsequios y regalos al Soldán para lograr la libertad de tantos cautivos christianos; y que como la experiencia le hubiese mostrado quán aceptas fueron siempre estas mensagerías y quán favorables a tan píos intentos, necesitaba repetirlas de quando en quando para mantener y cultivar la amistad de aquel poderoso Príncipe. De estas embaxadas hacía el Rey expediciones mercantiles, disimulando que algunos súbditos suyos sin indulto apostólico hiciesen aquella navegación; pues le prevenía al Papa no diese crédito a los dichos de los que le ofrecían naves y tripulaciones de Aragón para aquel viage, pues lo tenía a todos prohibido con graves penas sin su expresa y especial licencia real [2]. A la verdad prácticos debían de ser de aquella navegación los que así se ofrecían a dar buques y marinería.

El Rey Don Pedro IV * en 1334 despachó a la corte romana dos consejeros, *Bernardo de Boxadors* y *Pedro Castllerí*, asociados de *Francisco Gruny*, jurado del Ayuntamiento de Barcelona, para suplicar al Papa levantase las censuras en que estaban incursos muchos de sus súbditos que habían llevado mercancías a las tierras del Soldán, y que para ello delegase un prelado de la corona de Aragón [3]. Grande sería el número de los incursos en la excomunión, y grande la tentación de aquel rico comercio, quando obligaba a tan solemne embaxada por parte del Rey y de la ciudad.

El mismo Don Pedro en 1338 mandó a unos jueces pesquisidores, que parece tenía nombrados contra los que navegasen a Egypto sin real permiso, que sobreseyesen en los autos que tenían empezados contra Pedro Zacosta, barcelonés, a quien se culpaba de haber ido a Alexandría, o enviado allá haberes o géneros, bien que alegaba tener para ello indulto. La gracia de la total suspensión de este género de pesquisas, así empezadas, como por empezar, se extendió a los demás vecinos de Barcelona, pues debían cesar todos estos procedimientos hasta que el Rey ordenase otra cosa [4].

En 1353 el Ayuntamiento de Barcelona representó al Rey Don Pedro,

[2] Col. Dip., n.º 114.
[3] Col. Dip., n.º 135.
[4] Col. Dip., n.º 140.
* Error, por Alfonso IV.

cómo los mercaderes barceloneses habían obtenido del Soldán un diploma para que no sólo ellos, sino todos los demás súbditos de Aragón que solían traficar en Alexandría, pagasen por todos derechos un diez por ciento en lugar del quince que antes se les exigía, igualándoles con las demás naciones de venecianos y genoveses; y que habiendo gastado para conseguir esta gracia más de ochocientos besantes de oro, les parecía justo y equitativo que cada uno de los que habían de disfrutar aquel beneficio contribuyese para la referida suma. El Rey, condescendiendo a esta súplica, concedió a la ciudad de Barcelona diese el encargo y poder a los cónsules que nombrare y enviare a Egypto para que exigiesen de todos los vasallos de Aragón que llevasen o extraxesen géneros de aquellas partes, el uno por ciento hasta cubrir dichos gastos [5].

Quejáronse los cónsules y lonja del mar de Barcelona al Rey Don Juan II de las vexaciones y opresiones que sufrían en Alexandría los catalanes y demás vasallos por la codicia de *Varioto Scarcialupi*, mercader florentín, a quien por falta de cónsul nacional le habían nombrado poco antes los mismos catalanes residentes en aquel emporio, suplicando se le removiese de su oficio. El Rey, oída esta justa solicitud, expidió en 1459 su cédula por la qual manda a los interesados que entre tanto que se proveía aquel cargo, puedan elegir entre ellos mismos persona idónea y de su satisfacción para regentarlo. Para dar la debida execución a esta providencia, el Rey dirigió una carta al Emir y demás oficiales reales de Alexandría, dándoles noticia de la renovación, para que no tuviesen en adelante el expresado *Scarcialupi* por verdadero Cónsul, ni le permitiesen las funciones de tal: antes bien amparasen y reconociesen al sucesor que eligieren los catalanes [6].

Para el comercio de Sicilia y de Cerdeña

El Rey Don Jayme II, en consideración a los grandes servicios hechos por la ciudad de Barcelona a él y al Príncipe Don Alonso en la reciente adquisición de Cerdeña y Córcega [*], concedió, por su real privilegio de 1321, entera franquicia y exención en sus personas, bienes y mercaderías, al común y moradores de dicha ciudad perpetuamente, de toda aduana, peso,

[5] Col. Dip., n.º 167.
[6] Col. Dip., n.ºs 381 y 382.

[*] Cf. cap. VII, lib. I, y cap. III, lib. II, parte II, t. I y cap. III, parte II, t. III.

ancorage, tránsito y gabela, así antigua como moderna, o por imponer, y de todo servicio y contribución posible; extendiendo esta inmunidad para todo el Reyno de Cerdeña y Córcega, e islas adyacentes, a los que entrasen, saliesen o residiesen en él; por la qual podían sacar, comprar y vender franca y libremente granos, vino y toda suerte de comestibles, y cargarlos sin ningún albalá del Rey, ni de sus ministros. Y para la certidumbre y realidad de que lo que se sacaba o introducía en dichas islas por sí, o por sus factores, era suyo propio, o de sus conciudadanos, y no de otros estrangeros; se concedió bastase la simple declaración de los interesados, sin otra certificación ni requisito [7].

Como el comercio de Cataluña con aquellas islas había crecido considerablemente, la ciudad de Barcelona mandó establecer en la de Cáller habitación y lonja pública para el Cónsul, donde los mareantes y mercaderes pudiesen tratar sus negocios y recurrir en sus qüestiones, como la tenía establecida, para honor y bien de la nación, en todas las escalas de Ultramar. Para ocurrir a este gasto, se fixó una contribución, hasta concluir la obra, de un tercio por ciento sobre los géneros y frutos que se extraxesen de Cáller, que eran ordinariamente trigo, cebada, legumbres, queso, cueros y lana, con otros derechos sobre los buques que tocasen en la isla o por viage consignado, o de tránsitos, conforme al porte de cada uno; además del derecho que percibía el Cónsul, esto es, uno por millar del valor de lo que se extraía, y siete sueldos y seis dineros alfonsíes por cada buque que entraba. Este reglamento fue confirmado en 1349 por privilegio del Rey Don Pedro IV [8].

El comercio de Sicilia, que era una de los más antiguos y privilegiados que tuvieron los catalanes, fue también el que duró más tiempo en sus manos: pues siendo así que desde mediados del siglo XVI se acabaron los muchos Consulados ultramarinos que mantenía Barcelona en varias partes del mundo los de Sicilia y Cerdeña permanecían aún a principios de este siglo, como consta de la real cédula de 1718, llamada *De la nueva planta de gobierno*, por la qual se despojó al magistrado municipal de esta prerogativa, entre otras que se abolieron entonces.

El Consulado y Lonja del mar de Barcelona, que por su oficio debía zelar la observancia de los privilegios y libertades del comercio de los catalanes en todas partes en donde las tenía concedidas, en el memorial

[7] Col. Dip. n.º 108.

[8] Col. Dip. n.º 158.

de peticiones que extendió para presentarlo a las Cortes de Monzón del año 1563, decía [9] en el artículo III: «Como por privilegio del Rey Don Alonso a la nación catalana se concedió, que sacando, o recibiendo géneros y mercaderías en Sicilia, y pagando ocho tarines, cinco granos y medio por *schifato*, pudiese llevarlas por qualesquiera lugares de aquel Reyno, sin adeudar más derechos, y venderlas en donde quisiere; y como sin ser oído el Cónsul de los catalanes, ni la nación, contra el tenor de aquel privilegio se había impuesto por acto de Parlamento un tarín más por onza a los géneros pues salían del parage en que fueron descargados, se suplicará a S. M. revoque dicha imposición, y todos los demás abusos, confirmando de nuevo el referido privilegio y auxilio a la nación catalana para reparación de este agravio». En el artículo V del mismo memorial se explica el Consulado en estos términos: «Habiendo de tiempo antiguo acostumbrado los catalanes tener sus géneros y mercaderías en Palermo y otros pueblos de Sicilia en sus casas propias; la Regia Corte ordenó después que se pusiesen en aduana dando a cada mercader almacenes francos. Pero de cinco o seis años acá, dicha Regia Corte hace pagar almacenage a los catalanes, que según dicho privilegio no están obligados en aquel Reyno sino al derecho de *schifato* en la entrada. Por tanto se suplicará a S. M. revoque esta providencia, dexando al arbitrio de cada mercader el tener sus efectos en sus casas, o en qualesquiera tiendas, lonjas o parages, en cumplimiento de las reales gracias hechas por sus predecesores.»

Así como el Consulado y Lonja del Mar amparaba por su oficio al comercio y a los comerciantes agraviados, la Ciudad de Barcelona zelaba, como protectora del bien común, la observancia de sus privilegios. En un memorial que este Magistrado municipal dirigió al Señor Felipe III en 1619, le representó: Que los cónsules marítimos de la nación catalana que su Ayuntamiento nombraba en todas partes, señaladamente en Sicilia, en virtud de reales privilegios, podían servir su oficio, por medio de substituto que el propietario elegía y revocaba a su beneplácito; y que usando de esta facultad el actual Cónsul de Palermo, substituyó a un sugeto, que por las ocupaciones de otro empleo que obtenía en la Isla, no podía desempeñar las obligaciones del oficio consular. Que por tanto dicho Magistrado, deseoso del bien de sus naturales, que tenían mucha contratación en aquel Reyno, había instado al Cónsul referido revocase al substituto, nombrando otra

[9] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. 296,. 25-26.

persona desocupada, como en efecto lo hizo; pero como del poder y favor que gozaba en Sicilia dicho substituto, se temía se resistiese a cumplirlo, suplicó se pasase orden al Virey para que en caso de inobediencia le compela y apremie a practicarlo, poniendo en posesión al otro substituto que eligiere el propietario. Así se efectuó en virtud de una real orden que se le dirigió al Virey y Capitán General, que era el Conde de Castro [10].

Para el comercio con Génova

Después de la primera conquista de Mallorca por los pisanos en 1117, la navegación de éstos y de los genoveses empezaría a dirigirse hacia las costas de España, principalmente de Cataluña, antes infestadas de las excursiones de los moros de las islas baleares. El Conde de Barcelona, Ramón Berenguer III, que poseía la Provenza por su muger Doña Dulcia, y a Cataluña hasta el puerto de Salou, accedió en 1127 a una concordia, que a petición del pueblo de Génova se ajustó por medio del Marqués de aquella Señoría, y de Oldegario Arzobispo de Tarragona. En este convenio se estipuló: que la Señoría se obligaba al Conde Berenguer, a la Condesa de Provenza su muger, y a su hijo Ramón, a pagarles así en Barcelona, como en San Feliu de Guíxols, diez morabatines por cada nave que tomase tierra desde Niza hasta el Cabo de Tortosa, pero las que pasasen en alta mar sin dar este tributo, no gozarían de la seguridad y salvaguardia del Conde; y que si dichas naves llevasen a bordo mercaderes estraños, o haberes agenos a las Aldalucías, habían de dar a los recaudadores de Barcelona desde Niza a Salou el derecho que por costumbre pagaban los moradores de Mompeller. Con este convenio el Conde Berenguer tomó baxo de su salvaguardia y amparo las personas, caudales y naves de genoveses en todas las costas y puertos de sus dominios, y la Señoría de Génova se obligó a lo mismo con los subsidios del Conde, sus naves e intereses [11].

El Rey Don Jayme II, estrañando la mala correspondencia de los genoveses, a quienes tenía concedidas tantas franquicias, y con quienes él y sus antecesores habían mantenido buena amistad y unión por medio de tratados, despachó un plenipotenciario en 1292 cerca de la Señoría, con una memoria de quejas sobre la indolencia o consentimiento con que ésta

[10] Col. Dip., n.º 48.
[11] Col. Dip., n.º 2.

* Sobre comercio con Génova véase capítulo VIII, lib. I, parte II, t. I.

dexaba armar corsarios en su propio territorio, o en el de enemigos del Rey, para invadir las costas y naves de sus vasallos.

Entre varios capítulos de dicha memoria, decía el Rey: que los observaría, y aún los aumentaría en lo que fuese mayor servicio de los genoveses, que para esto prohibiría que ningún súbdito suyo les hiciese daño ni a ellos ni al común: que éste también prohibiese a los suyos servir en las armadas de los enemigos de su corona, o darles auxilio; que tampoco consintiese que en su territorio se armen en corso, ni que salgan naves y galeras desarmadas de su capital para irlas a armar en tierra estraña, como se practicaba sin oposición del gobierno; que él, como amigo de la Señoría, no consentiría que sus súbditos fuesen a dar socorro a sus enemigos, que contaban con él para hacerla mayor daño: que le había pesado mucho la noticia de las hostilidades que los suyos habían cometido contra los genoveses, acaso por represalia o venganza; pero que si la culpa se hallare en vasallo suyo, le castigaría a satisfacción de la Señoría; que ratificaba lo que había concedido a los genoveses antes de partir de Sicilia sobre las franquicias que debían gozar para su tráfico, en la extracción de géneros de aquel Reyno, menos para llevarlos a enemigos de su corona; asegurándoles todo su favor y protección en aquella isla y demás dominios del continente [12]. Esta contemporización y los ofrecimientos del Rey a los genoveses, ya fuese temor o necesidad de su neutralidad para sus intentos políticos en la conservación de la Sicilia, no podía dexar de influir mucho en la seguridad de los mares para el comercio de los catalanes, que había tomado mucho incremento.

En el año 1322 unos genoveses Gibelinos habían apresado y saqueado una nave barcelonesa que venía de Chypre ricamente cargada, en que interesaban muchos mercaderes de la ciudad. El Magistrado municipal de ésta, atento siempre a la defensa de sus ciudadanos, dispuso se despachasen a la Señoría y Común de Génova tres mensageros, para reclamar una satisfacción de esta violencia; pero como para los gastos no alcanzasen las facultades de los agraviados dispuso con autoridad real un arbitrio, que suministrase la suma necesaria. Para esto promulgó una ordenanza, duradera sólo por seis meses, por la qual todos los mercaderes por mayor de dicha ciudad, así en las ventas com en las compras, debían pagar dos mallas por libra del valor, esto es, una el que compre y otra el que venda; pero al

[12] Col. Dip., n.º 48.

estrangero, bien fuese vendedor o bien comprador, nada se le exigiría, debiendo pagar el vecino de la ciudad íntegro el derecho, que era un dinero [13].

En el año 1393, habiendo dos galeras aragonesas de la guardia de Cerdeña detenido una nave Saonesa que pasaba a Túnez cargada, el Potestad de Saona, a simple instancia del patrón, sin información del caso, ni previo oficio, ni requerimiento a la Corte de Aragón, mandó apresar dos tartanas catalanas cargadas de mercaderías, que confiscó, y nunca quiso restituir a sus dueños, a pesar de las órdenes enviadas por el Dux de Génova. El Rey Don Juan I de Aragón, resentido de esta resistencia, mandó requerir al Potestad, tomada antes información del caso, para que de sus propios bienes, o de los vecinos de Saona, o de otros súbditos del Común de Génova, se diese la conveniente satisfacción a los agraviados, antes de haber de tomar otro recurso, que no había tomado por no turbar la paz y amistad que reynaba entre el Rey, el Dux y la Señoría [14].

En aquel mismo año los genoveses hicieron varios daños a unas barcas catalanas, sin haber los interesados obtenido justicia de la Señoría. Pero el Rey Don Juan I, a súplica de los ocho mercaderes [15] agraviados en aquellos robos, les concedió patente de represalia, así por mar como por tierra, contra las mercaderías, efectos y bienes que perteneciesen al Dux y Común de Génova, a sus ministros y súbditos, hasta la suma de 3.908 florines de oro de Florencia *, a que ascendían el capital y los gastos causados [16].

En el año siguiente de 1394 cometieron los genoveses y pisanos, con violación de la paz, nuevos daños a unos mercaderes de Barcelona; y el Magistrado municipal de esta ciudad, defensor de los agraviados, consiguió del Rey Don Juan patente para las represalias. Mas como para executarlas contra unas naciones tan poderosas entonces, se necesitaba de fuerzas bastantes, obtuvieron real licencia para armar hasta quatro galeras, o más si fuesen necesarias, por el tiempo que conviniese, durante cuyo armamento podían apresar y ocupar bienes de los agresores que resarciesen los daños causados, pudiéndolos vender judicialmente dentro de los dominios del Rey, sin impedimento alguno, ni responsabilidad de las hostilidades que

[13] Col. Dip., n.º 110.
[14] Col. Dip., n.º 246.
[15] Los mercaderes eran seis de Barcelona: *Ramón Quer, Ramón Casaldàguila, Jayme de Noguès, Ramón Mestre, Berenguer Gibert* y *Jayme Llobet*; y dos de Tortosa, *Mateo Granell* y *Jayme Segur*.
[16] Col. Dip., n.º 245.

* Son 3620 fl., más 216 lib. 14 sol. 3 d.

cometiesen contra dichas dos naciones, a lo qual les autorizaba el Rey como supremo administrador de la justicia a favor de sus súbditos [17].

Los mercaderes catalanes residentes en Venecia por los años 1459, habían recibido algunos daños y vexaciones, para cuya satisfacción y reparación, el Rey Don Juan II despachó dos enviados extraordinarios con ciertas instrucciones y cartas para el Dux de aquella república [18].

Para el comercio con Francia

Muy útil fue para la libertad del comercio y navegación entre ambas naciones la paz que en 1295 se ajustó en Roma, por mediación del Papa Bonifacio VIII, entre Don Jayme II, Rey de Aragón, Felipe el Hermoso de Francia, y Carlos, Conde de Valois y de Alenzón [19]. Este tratado, no sólo comprehendió a las partes contratantes, sino a sus succesores, sus aliados y valedores, por el qual renunciaron, cada qual por sí, las ofensas y agravios recibidos, abriéronse desde entonces entre ellas la contratación por mar y por tierra, guardándose cada una en sus propias tierras sus fueros y franquicias como antes de la guerra, pudiendo negociar y residir los súbditos de un Príncipe en los dominios del otro *.

El Magistrado municipal de Barcelona presentó al Rey Don Jayme II una queja en 1310 sobre el embargo que se había hecho en Francia de los caudales y efectos de los mercaderes catalanes. El Rey, atendiendo a este recurso, pasó sus oficios a los Senescales de Carcasona y Belcayre, sobre la reparación de este agravio, y al Rey de Francia despachó a *Bernardo de la Fuente*, su secretario, para que, informándole del hecho, providenciase el desembargo [20].

El Infante Don Enrique, Gobernador General de Cataluña, a instancia del Consulado y Lonja de Barcelona, que deseaba evitar las represalias de los franceses en los mares, expidió una real orden en 1483 a todas las justicias del Principado y del Reyno de Mallorca, para que obligasen sin demora a *Francisco Pau*, capitán de dos galeras corsarias, a poner en libertad a veinte marselleses que había preso y echado al remo, con violación de la

[17] Col. Dip., n.º 253.

[18] Col. Dip., n.º 386.

[19] Los Plenipotenciarios que asistieron en Roma por parte de Don Jayme fueron *Gilaberto de Cruilles*, caballero; *Guillén Durfort*, ciudadano de Barcelona, y *Pedro Costa* y *Guillén Galbany*, juristas; y por la del Rey Felipe, *Pedro, Obispo de Orleáns*, y *Juan, Abad de San Germán de los Prados*.

[20] Col. Dip., n.º 85.

* Sobre comercio con Francia véanse capítulo IX, lib. I y cap. III, lib. II, parte II tomo I.

paz y treguas que subsistían entre el Rey Católico y el Christianísimo: pues de semejante insulto se podían seguir graves perjuicios al comercio marítimo [21].

El Rey Católico, atendiendo a otra instancia del mismo Consulado, dirigió en 1487 un oficio al de Francia, para que revocase y suspendiese las patentes de marca, concedidas a Pedro Simonet contra los catalanes y demás súbditos de la corona de Aragón, con motivo de haber *Francisco Torrellas* con sus galeras apresado una saetía genovesa que llevaba paños y una póliza de dicho Simonet de 2.600 doblas, sobre lo qual se había seguido pleyto ante el Gobernador de Languedoc, en donde se probó por el Consulado de Barcelona que el francés conducía en aquella saetía hierro, armas y otras cosas vedadas a tierra de infieles. Sin embargo, dicho Simonet, después de haber recobrado por sentencia del Gobernador General de Cataluña sus haberes, y obtenido execución por el resto sobre los bienes del capitán Torrellas, consiguió letras de represalia del Rey de Francia por valor de 1.000 francos. Además, exponía en su oficio el Rey Católico que otro mercader provenzal había venido a Barcelona con otra letra de marca contra catalanes y demás súbditos de su corona, con pretexto de haberle tomado dicho Torrellas una porción de granos y peletería, sin embargo de que entre los dos se había ajustado una transacción, por la qual el provenzal se ofrecía a hacer restituir a Torrellas una de sus galeras, que estaba embargada en Marsella baxo de guía y seguridad, sobre cuyo cumplimiento la Ciudad de Barcelona y su Consulado habían escrito al Rey Christianísimo [22].

En vista de un recurso del mismo Consulado, el Lugarteniente General de Cataluña pasó sus respectivos oficios de 1521 al Rey Francisco I, al Parlamento de París, y al Senescal de Provenza, para que mandasen restituir el buque, cargo y personas, de una nave de Don Ramón de Cardona, Virey de Nápoles, que pasaba de Barcelona a Italia, la qual fue apresada en plena paz junto a Niza por unas galeras francesas que acompañaban la esquadra del Maestre de Rhodas, y estaba en Marsella embargada [23].

En 1526 el Consulado de Barcelona, a instancia de varios mercaderes de la ciudad perjudicados, representó al Rey de Francia para que mandase restituir el buque, gente y cargo de una nave barcelonesa que apresaron siete galeras francesas cerca de la isla de Res, y habiéndola conducido a Tolón, echaron la tripulación al remo, todo en lesión enorme e inesperada

[21] Col. Dip., n.º 402.

[22] Col. Dip., n.º 410. * A Simonet se le cita aquí con el nombre de Petrum Simoneum.

[23] Col. Dip., n.º 413.

de las paces que se acababan de firmar y publicar entre el Rey Francisco y el Emperador, baxo de cuya seguridad había emprendido el viage la referida nave [24].

Para el comercio con Castilla

Ya se ha tratado en el tomo I de estas Memorias [25] de la desunión política con que siguieron las dos coronas de Castilla y Aragón, aun después de incorporadas baxo de una misma monarquía, y de las trabas y diversidad de derechos con que se impedían o dificultaban la mutua comunicación mercantil, en daño visible de sí mismas; bien que en semejante sistema Cataluña era más agraviada en su navegación y exportación a los puertos de Andalucía, en donde se disponían las cargazones para las Indias *.

Esta desunión subsistía aún después del reynado de Carlos I, pues en el memorial que extendió el Consulado y Lonja de Barcelona, de varios artículos o peticiones que se habían de presentar en las Cortes de Monzón de 1563, decía el segundo: «En los capítulos matrimoniales entre el Rey Fernando y Doña Isabel se había concordado que los catalanes en la saca e introducción de mercaderías en los reynos de Castilla serían tratados como regnícolas, así en la paga de derechos como en la extracción de géneros de que se proveen para este Principado, guardándose lo mismo con los castellanos en Cataluña y demás provincias de la corona de Aragón. Pero, como de algún tiempo acá en Sevilla, Cádiz y otras partes, los jueces de sacas y otros oficiales, contra el tenor de dicha concordia, hacen pagar a los catalanes como estrangeros, vedándoles las sacas de mercaderías, se suplicará a S. M. mande reparar estos agravios y cohechos con que se perjudica a la navegación y comercio de esta Ciudad y Principado» [26].

Por el capítulo XXXVI de los Actos de las Cortes que se celebraron en Barcelona en 1706, consta que los tres Brazos suplicaron al Rey diese orden al Gobernador de Cádiz y otros de las costas de Andalucía y demás de España, no impidan a los patrones catalanes llevar *vinos* y *aguardientes* del Principado a los puertos y playas de todos los dominios de la Corona.

[24] Col. Dip., n.º 420.
[25] Parte II, cap. V.
[26] B. C.: *Archivo del Consulado*, Sig. 296, f. 25.

* Sobre el comercio con Andalucía y América véase CARRERA PUJAL, *Historia de la Economía Española*, e *Historia política y económica*; MADURELL, *Comercio de Barcelona con Canarias y Santo Domingo*; RAHOLA, *Comercio de Cataluña con América*; RUIZ Y PABLO, *Historia de la Junta de Comercio*.

Para fundar esta petición alegaron: «Que Cataluña abundaba notablemente de vino, de suerte que no sólo bastaba para la provisión de sus moradores, sino también para transportar a diferentes reynos y provincias de la Corona, y a los estrangeros; que de algunos años antes se habían llevado muchos cargos con barcas a Cádiz y otros puertos de Andalucía y costas de España, de lo qual había resultado y resultaba a este Principado considerable conveniencia; pero que de algún tiempo acá se había prohibido en dicha ciudad la introducción de vino de cosecha de Cataluña, o de otro pais, llevado en bastimento de patrón catalán, no impidiéndoselo a los patrones de otras naciones» [27].

Por el capítulo CIV de los Actos de las sobredichas Cortes, se estatuyó: que los naturales y habitantes de Cataluña pudiesen enviar cada año quatro baxeles de fuerza a las Indias, así a las islas como a Tierra-firme, con frutos y mercaderías europeas, y volver con carga de los de aquellas regiones, sin haberse de incorporar con los navíos de la flota, ni galeotas; pero satisfaciendo los derechos en la casa de la Contratación de Sevilla [28].

Para el comercio con Portugal

En otra parte se ha tratado del comercio que tenían los catalanes con Portugal desde principios del siglo XV [29], el qual siguió entre ambas naciones hasta principios del presente, como veremos aquí *. A mediados del siglo XVI estaban establecidos en aquel Reyno varios mercaderes, como se colige del artículo IV del memorial de peticiones que extendió el Consulado y Lonja de Barcelona para presentarse a las Cortes de Monzón de 1563. El referido artículo dice así: «Por cartas de catalanes residentes en Portugal se tiene noticia que en aquel Reyno se ha cargado un diez por ciento sobre los géneros y mercaderías que de Castilla entran, y sobre los que salen para esta Corona, conforme antes se había impuesto para los portugueses y otras naciones. Y sin embargo que en Cataluña no se había aumentado ningún derecho a los portugueses, no han podido hasta aquí escusar el sobredicho derecho; artículo tan perjudicial a la ciudad de Barcelona,

[27] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*. Cortes de 1706. Cap. XXXVI.

[28] *Ibid*. Cortes de 1706. Cap. CIV.

[29] Tomo I de estas *Memorias*, parte II, capítulo IV.

* Sobre el comercio y la expansión portuguesa véase *Descobrimentos portugueses: Documentos sobre a Expansão; Magalhaes Godinho, Ilistória economica*; Rau, *Movimento dos portos de Faro e Lisboa*. Numerosa bibliografía en Heers, *L'expansion maritime portuguese*, y Hernández Sánchez-Barba, *Las tendencias expansivas*.

y a los que tratan y en adelante trataren en aquel Reyno.» Y por ser asunto de tanta importancia, deliberó la Lonja participarlo antes al Ayuntamiento y a la Diputación General, interesando a ambos Cuerpos para que escribiesen al Rey de Portugal pidiéndole conservase a los catalanes en la costumbre que hasta allí, respecto de no haberse hecho novedad con los portugueses en Barcelona ni en el Principado [30].

A principios del presente siglo aún duraba la negociación directa de los catalanes a Portugal. En el capítulo XXXV de los Actos de Cortes celebradas en Barcelona en 1706, consta la petición siguiente de los tres Brazos: «Señor: El Cónsul de España en Lisboa acostumbra de algún tiempo acá exigir de los navíos y barcas de los catalanes, que aportan cargadas o sin carga al referido puerto, el uno por ciento de lo que se carga o descarga, lo que suele importar considerables cantidades, cobrando también derecho de consulado otros Cónsules Reales residentes en diferentes partes. Y como las referidas exacciones redundarían en notable perjuicio del comercio de Cataluña, en cuyo aumento y conservación se interesan las Cortes, y más quando ninguno de los Cónsules que residen en Lisboa exigen por sus derechos sino diez pesos por barca y veinte por navío que cargue o descargue, es necesario que V. M. establezca un arreglo fixo a los derechos y paga de dicho consulado en Lisboa, y de todos los demás que por nombramiento real se establecen en otras partes» [31].

Es de advertir que ninguna de las referidas gracias, pedidas y concedidas en Cortes de 1706, ya para los envíos directos a las Indias, ya para el arreglo de derechos en los puertos de Andalucía, y en los Consulados que tenía la Corona fuera del Reyno, tuvieron su efecto, a causa de las turbaciones de la guerra de sucesión que sobrevinieron.

[30] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. 296, f. 40.

[31] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*. Cortes de 1706. Cap. XXXV.

CAPÍTULO IX

DE LA POLICÍA PÚBLICA DEL ANTIGUO COMERCIO DE LA CIUDAD DE BARCELONA

Negociación de los cambios

En el tomo I de estas Memorias (Parte II. Cap. IV), se trata extensamente del origen y establecimiento de los banqueros, y del giro de los cambios que hacían en Barcelona los lombardos desde el siglo XIII, y de las leyes municipales a que se había sujetado la profesión *numularia* o *campsoria* [*].

Este ramo de contratación, a que desde el siglo XIV se dedicaron los naturales del país, contribuyó al crédito y renombre de la ciudad entre las naciones estrañas. Juan de Uzano, negociante florentín que escribía en 1440, cuenta a Barcelona por una de las plazas principales de giro que se conocían entonces en Europa, las quales nombra por el orden siguiente: *Florencia, Pisa, Génova, Milán, Venecia, Bolonia, Barcelona, Mompeller, París, Brujas* y *Aviñón*; y añade que Barcelona tenía correspondencia y giro constante con París, Pisa, Mompeller, Génova, Aviñón, Valencia, Brujas, Venecia, Florencia, Bolonia y Londres [1].

Con el transcurso del tiempo se había desviado de Barcelona este ramo de negociación, o a lo menos se había disminuido mucho en visible perjuicio del comercio, así terrestre como marítimo, mayormente desde que fue perdiéndose el uso antiguo de las ferias públicas, que de tiempo inmemorial solían celebrarse en dos estaciones del año, el día de Santa Magdalena y el de Santo Thomás Apóstol: por cuya falta el dinero de los naturales de

[1] Ap. n.º 37.

[*] Véase cap. IV, lib. II, parte II, t. I.

Cataluña y de otras provincias de la Corona de Aragón se extraía a países estrangeros [1]. La Ciudad y el Consulado, considerando la necesidad de restablecer la celebración de las ferias para conservar y animar la contratación, suplicaron al Lugarteniente General del Principado en 1577 confirmase este antiguo privilegio, y de nuevo lo ampliase baxo de una nueva regla y forma más ventajosa al común y a los particulares.

Recibido el informe que dio la Real Cancillería encargada del examen de este negocio: vistos los privilegios de las ferias, concedidas a Zaragoza para Aragón, y a Morviedro para Valencia: y considerando que de la concordia que se debía ajustar entre los mercaderes de dichos dos Reynos y los del Principado, la contratación de las tres provincias había de recibir grande aumento, sin necesidad de recurrir como hasta allí a tratar y concluir los negocios en las estrañas, se concedió por real cédula [2]: que en adelante se tuviesen en Barcelona dos ferias perpetuamente cada año: la primera en 22 de julio, que durase treinta días continuos: y la segunda, llamada *torna-feria*, en diciembre, desde el día 6 hasta el 21: concediéndose entre otras cosas, que en las expresadas ferias y torna-ferias se puedan hacer todos y qualesquiera contratos, negocios, cambios y actos mercantiles, como se acostumbraban hacer en otras ferias de los dominios del Rey: y asimismo que todos los christianos, de qualquier estado, grado y condición, ya sean vecinos de la ciudad, o estraños, estando, o retirándose, con las mercancías, efectos y dinero que traxesen consigo, o hiciesen traer, fuesen salvos y seguros en su venta, mansión o viage, y constituidos baxo la protección y salvaguardia especial de S. M., de suerte que no podían ser presos, embargados ni executados por culpa, crimen o deudas agenas, a menos de ser los principales fiadores: excluyendo el delito de lesa magestad divina o humana, el de traición, de moneda falsa, salteamiento de caminos públicos, asesinato, latrocinio, sodomía, bancarota y proscripción.

Parece que, a pesar de esta sabia providencia, los esfuerzos del gobierno no alcanzaron el deseado fomento de la negociación, lo que debe atribuirse en gran parte a las usuras y monopolios que excitó la reducción del premio de los cambios, a que sujetaron el interés del dinero las censuras apostólicas en aquel mismo tiempo.

Como en el sobredicho privilegio de las ferias se disponía que en ellas

[2] Col. Dip., n.º 467.

[1] Sobre ferias y cambios en Barcelona véase Carrera Pujal, *Historia política y económica*, I, p. 333-336, 370 y sig. Resumen del mismo autor en *El comercio barcelonés y las ferias*.

se podían hacer toda especie de tratos, negocios, cambios y otros actos mercantiles, previó el Consulado que tomándose cambios para pagar en dichas ferias, sería cosa muy perjudicial a la negociación, que para las letras pagaderas en aquellas dos estaciones se observase una ordenanza municipal hecha en tiempos pasados, la qual disponía: que presentándose en dicha ciudad de Barcelona qualquier letra de cambio a persona, debía ésta declarar su aceptación o protesto al pie o dorso de ella, expresando el día y hora; de lo contrario sería la letra tenida por aceptada, y el sugeto obligado a satisfacerla. En conseqüencia se hicieron presentes estas consideraciones al Magistrado municipal, quien por deliberación acordada en su Concejo ordinario revocó aquella antigua ordenanza por hallarse en la actualidad nociva al estamento mercantil y al bien común.

A fin, pues, de dar mejor orden para los pagos de letras que cumplían en dichas ferias, y para la aceptación y protesto de ellas, ordenó el Magistrado municipal: que los Cónsules de la Lonja, con consejo de una junta de doce mercaderes matriculados de dicha casa, de los que tengan muchos negocios en las ferias, y como tales más prácticos y expertos, durante todo el tiempo de ellas pudiesen señalar, según la ocurrencia del tiempo y de la plaza, el día o días para aceptar las letras, hacer los pagos y también los protestos, de la mejor forma que para el beneficio común de dichas ferias les pareciere conveniente en cada año. Para esto se les daba todo el poder que el mismo Consejo ordinario de la ciudad tenía de hacer estatutos y ordenanzas, con conocimiento de todas las incidencias y dependencias que sobre estos negocios ocurriesen, entendiéndose por acabados y concluidos todos para el último día de cada feria [3].

Los cambios, que en virtud de un decreto de 1606, se habían continuado hasta 1623 en la Lonja de Barcelona, así los que se encargaban de Placencia y Novara como los que se daban y continuaban por Génova con nombre de *letra pagada*, y también los que se tomaban al cerrarse las ferias, y se libraban para la feria siguiente a favor de la persona misma de quien se había recibido la partida (invención desde poco tiempo introducida entre los negociantes) causaban al tomador mayor interés que el permitido en dicho decreto. El Obispo de Barcelona, para atajar los daños que resultarían de esta nueva y pésima introducción de cambios, oído antes el parecer de una junta de peritos nombrada por la ciudad, expidió unas letras, por

[3] Col. Dip., n.º 468.

las quales declaraba y notificaba a todos los mercaderes, corredores de cambios y a qualquiera otra persona que tuviesen e hiciesen negocios de giro en la Lonja de la expresada ciudad y en todo el Obispado; que el premio no excediese de diez por ciento al año en las ferias de Perpiñán, esto es, a razón de dos y medio por ciento en cada una: y en los cambios librados para las ferias de Novi, o para otras qualesquiera plazas so color de cambio de ferias, no ganase el dador de ellos mayor interés de siete dineros de oro de marco, o a este respecto sobre el valor de él [4].

De los cambios en Castilla

La necesidad y común utilidad de los cambios, y la particular legislación que exigía este ramo de negociación, se conoció de tiempo antiguo en Castilla, quando su comercio estaba en gran vigor con los países estraños, así del norte como del levante [*]. Para poner más expedito el conocimiento judicial en las qüestiones de este género que se movían en el Consulado de Burgos, el Prior y Cónsules de aquella Universidad de mercaderes, promulgó la siguiente ordenanza [5] en 1520: «Manifiesta cosa es lo mucho que se usan y freqüentan los cambios para Flandes, León, Florencia y otras partes de Italia y de Francia, y de allá acá, porque en todas las dichas estaplas tienen contratación ordinaria y extraordinaria muchas personas de esta Universidad, que envían allá mercaderías, y de allá traen a estos reynos las que son para ellos necesarias. E como no se puede sacar el dinero de estos reynos, porque ansí lo tienen mandado SS. MM., es necesario que por vía de cambios e permutaciones se haga, para que el trato de la mercadería se pueda exercer. E como estos semejantes negocios de cambios se fundan sobre mucha llaneza y crédito, porque sin escribano, ni testigos, ni escritura se dan unos a otros debaxo de esta buena fe mucha suma de maravedises por sólo una letra de cambio de quatro renglones, e se paga con mucha llaneza e fidelidad, e porque es razón de sostener, por lo que a esta Universidad toca, esta llaneza e reputación, queremos que la letra acetada tavga aparajeada execución.»

[4] Col. Dip., n.º 477.

[5] *Ordenanzas hechas por el Prior y Cónsules de la Universidad de la contratación de la ciudad de Burgos*, f. 27, n.º XXX.

[*] Sobre ferias y cambios en Castilla véanse Camos, *Barcelona y la feria de Medina*; Caran de, *Carlos V y sus banqueros*; Espejo-Paz, *Las antiguas ferias de Medina*; y especialmente la obra de Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz*, con abundante bibliografía. Véase también Vázquez de Prada, *Lettres marchandes*.

«Por ende, ordenamos: que todas las veces que a alguna persona de la contratación de la dicha Universidad le fuere mostrada alguna letra de cambio a él dirigida, de qualquier cantidad que sea, e pedido que la acete para la paga al tiempo, e según e conforme el tenor de la tal letra; que luego sea obligado a declarar si la aceta o no, para que el actor pueda hacer sus protestos o diligencias que le convengan. Y si la tal letra, o letras, fuesen acetadas por quien, y como se deben acetar, e sobre la paga de ellas vinieren a contender en juicio ante el Prior e Cónsules, que en tal caso estos ipso facto, siéndole reconocida e probada la tal aceptación, sin libelos, ni auditorio, ni figura de juicio condenen al tal reo acetador a que pague la dicha letra o letras conforme a ella; e si el caso requiere prisión o fianza, e otra execución, que la manden hacer con toda brevedad. E si el reo mostrase tales excepciones que no traen tan aparejada la execución en su paga, que en tal caso, si al Prior e Cónsules les pareciere e quisieren, e no de otra manera, que deben mandar dar fianzas al acetador para la restitución de ello con los cambios e recambios, costas e daños, lo puedan hacer; e que sobre semejantes casos se tenga la brevedad y estilo de llaneza e verdad sabida, e la buena fe guardada que se requiere en semejantes casos de tanta importancia e calidad.»

De los seguros marítimos y terrestres

En el tomo I de estas Memorias (Parte II, Cap. V), queda bastantemente probada la antigüedad de la policía de los *seguros* *, en Barcelona, establecida con buenas reglas por su Magistrado municipal, primero que en otra ciudad de Europa de que hasta aquí se tenga noticia por algún monumento público. Pero como quiera que fuese, en el año 1101 no debían de estar en uso los *seguros*, porque en el privilegio del Rey Don Martín, en que amplía la jurisdicción contenciosa del Consulado de esta ciudad, especifica las qüestiones sobre compañías y otros contratos, sin hacer mención de los seguros. El primero que sobre este ramo presentan los barceloneses es la ordenanza de 1435, de cuyo preámbulo se colige que ya antes se conocían y exercían las pólizas de seguros baxo de la autoridad pública **. Verdad es que Uza-

* Además de las obras de PERELS, SAYOUS y VALLS-TARERNER, que tratan del seguro marítimo en Barcelona, citadas ya en el Cap. V, lib. II, parte II, del t. I, véanse las obras de BENSA, *Il contratto di assicurazione:* CAFIERO, *Origini delle assicurazione;* DE ROOVER, *Early examples of marine insurance;* LATTES, *L'assicurazione marittima;* TREPPO, *Assicuraziani e commercio.*

** Cf. DURÁN, *Ordinacions de Seguretats.*

no [6], hablando de la *gabela de Pisa* de 1419, supone: que una orden que prohíba hacer seguros a los estrangeros, no hablaba de las mercancías que se introducían o extraían de aquella ciudad. Esta providencia prueba que estaban ya en uso entonces los seguros; y que serían los primeros ensayos de esta negociación, como lo manifiesta la timidez y limitación con que se reducía este beneficio a sólo objetos del comercio de aquel pueblo, pues parece no se había hecho un ramo general de especulación mercantil, a que se extendió posteriormente.

Esta práctica de seguros, limitada a los artículos peculiares del tráfico de la Toscana, continuaba en 1442, en que escribía Uzano, quien en su tratado (p. 119) de los modos y condiciones de conducir las lanas de Inglaterra a Pisa para las fábricas de Florencia, dice, refiriendo los costos: que por el seguro de mar desde Londres al referido puerto se solían pagar de doce a quince florines por ciento de su valor, y otras veces más, según los peligros que se temían, o de corsarios, o de otros casos. Lo mismo cuenta (p. 128) que se pagaba por el seguro de mar de los paños que salían de Brujas para Pisa: y por el de tierra de seis a ocho por ciento hasta Milán. Exorbitante parece este premio, si se compara con el que en nuestros días se suele exigir: y más aún, si se considera que desde Colibre a Liorna se cargó a un cargamento de paños un seis por ciento. Pero estas ganancias de parte de los aseguradores suponían, o grandes riesgos, o un número muy corto de manos que abarcaban o emprendían este género de negocios.

Pero como sobre las reglas y condiciones de esta especie nueva de contratación no trae Uzano, ni otro escritor de Italia, ordenanza o reglamento alguno consular o municipal, anterior a la ordenanza de Barcelona de 1435, deberá ésta ser reputada por el primer monumento de legislación de seguridades conocida hasta ahora en Europa; bien que de su contexto se infiere las precauciones y recato con que se hacían semejantes empresas, así en Barcelona como en Pisa, reduciendo el seguro para los estrangeros a menor cantidad siempre del valor total del cargamento, además de las restricciones con que el gobierno ataba las manos a los aseguradores, ya con respeto a los valores de la cosa asegurada, ya a las personas, ya a las distancias de los destinos, o naturaleza de los parages: como se puede ver las ordenanzas posteriores de 1458 y 1481, derogatorias unas de otras; bien que se descubre en las últimas más ampliación y franqueza que en las primeras, confor-

[6] *Prattica della mercatura*, p. 96.

me se iva extendiendo el uso y práctica de esta negociación, y la experiencia enseñaba al gobierno y a los especuladores [7].

Todos los demás reglamentos que hasta aquí constan por la fe de los historiadores en otros pueblos de Europa, son posteriores. El primer monumento legal de seguros marítimos que nos presenta Venecia, es un decreto [8] del Gran Concejo de 2 de julio de 1468, intitulado *Ordine sopra l'assicurationi della mercantia*, que consta en los Estatutos de aquella Señoría, consulto XLIII, lib. VI. El segundo monumento público sobre la misma materia, son los Estatutos de Florencia que formó el Concejo de ciento de aquella República a 13 de marzo de 1522, en que se mandó establecer un Magistrado compuesto de cinco mercaderes florentines para hacer reglamentos, decretos y sentencias sobre el régimen y policía de los seguros, que sin embargo de estar en uso mucho tiempo antes, no tenían particular legislación [9].

En Castilla, aunque se conocían los seguros desde el tiempo de los Reyes Católicos, no se promulgaron reglamentos hasta el año 1537, en que el Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes de Burgos formaron las primitivas ordenanzas, que son las más extensas y luminosas que hasta ahora se conocen, relativamente a las navegaciones que entonces se hacían desde los puertos de Galicia, Asturias, Castilla, Vizcaya y Guipúzcoa, a la naturaleza del comercio activo y pasivo de sus naturales, y a la calidad de las cargazones [*]. Las segundas ordenanzas que se publicaron en España sobre esta materia, fueron las que estatuyó el Consulado de Sevilla en 1555 con respecto a la navegación y cargazones para las Indias Occidentales, para sostener y fomentar el comercio, que empezaba a sufrir graves detrimentos de los fraudes de los aseguradores y cargadores, cuya mala fe interrumpía ya este género tan útil y necesario de contratación. Estos reglamentos debieron de regir en el todo o en parte en los puertos de Vizcaya, hasta el año 1560, en que el Consulado de Bilbao formó otros, aprobados por el

[7] Todas estas ordenanzas pueden verse en el tomo II del *Código de las Costumbres Marítimas de Barcelona*, o nueva edición del *Llibre de Consolat*, impreso en Madrid, en la oficina de Sancha, en el año 1791.

[8] *Biblioteca del Gius Nautico*, I, p. 234.

[9] *Ibid.*, II, p. 35.

[*] Visión sumaria de la legislación española sobre seguros en CORTÉS, *Carácter internacional del seguro*. Sobre la práctica del seguro en Burgos véanse BASAS, *Contribución al estudio*, y la edición de las *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, anotada por GARCÍA DE QUEVEDO. Respecto a Bilbao véase GUIARD, *Historia del Consulado de Bilbao*. Texto de las ordenanzas de Amberes publicado por VERLINDEN, *Código de seguros marítimos*. Véase también CÉSPEDES, *Seguros marítimos en la carrera de Indias*.

Rey Felipe II, los quales fueron derogados por las nuevas ordenanzas que publicó la misma Universidad y Consulado en 1738.

Los Países Baxos, a pesar de ser provincias tan freqüentadas de estrangeros, y tan florecientes en fábricas y comercio, carecían de estatutos para regir este ramo de contratación. Las primeras ordenanzas de *seguros* para la Bolsa de Amberes, fueron promulgadas en Bruselas por cédula del Rey Católico D. Felipe II en 21 de octubre de 1563. Las segundas son los estatutos de seguros y averías para Holanda y Zelanda, hechos en Amsterdam en 31 de enero de 1598. Desde el siglo pasado se cuentan casi todos los demás reglamentos y estatutos que han formado varias ciudades y provincias mercantiles de Europa, así del norte como del mediodía. La República de Génova cuenta su primera legislación de seguros en 1610, según consta en sus *Estatutos Civiles*, lib. IV, cap. XVII. Las ordenanzas particulares de Middelburgo en Zelanda se promulgaron en 1686: y antes, en 1681, en las ordenanzas de la Marina de Francia se estableció el título que trata de los *seguros* y consta de siete artículos. Las compañías de seguros de Londres y de la Bolsa Real tuvieron su origen de un real diploma de 1720; la de Copenaghen se estableció en 1726, y después fue reformada por otro nuevo reglamento en 1746. Las leyes marítimas de Prusia de 1728 establecen las reglas de los seguros en el capítulo VII. Las primeras pólizas de seguros hechas en Cádiz son del año 1721. Las ordenanzas de la ciudad de Amburgo, concernientes a la misma materia y a las averías, son del año 1732. Las que estableció el Consulado de Bilbao, reformando las antiguas de 1560, cuentan su fecha de 1738. Las que se promulgaron en Stokolmo para el Reyno de Suecia, son de 1750: y las del Reyno de las dos Sicilias para la formación y arreglo de la Real Compañía de seguros marítimos son del año siguiente de 1751.

Esto es quanto se puede saber, siguiendo el orden cronológico, acerca de los primeros reglamentos y estatutos que desde principios del siglo XV se han promulgado en los estados de Europa hasta estos últimos tiempos sobre la policía y gobierno de los seguros que tanto han contribuido para fomentar y extender el comercio de mar por todas las regiones de ambos mundos.

CAPÍTULO X

DE LA CONSTITUCIÓN JUDICIARIA Y GUBERNATIVA DEL CONSULADO DEL MAR DE BARCELONA

En el tomo I de estas Memorias (P. II. p. 338) ya se ha hablado de la antigüedad y gobierno del Consulado de esta ciudad, es a saber, de su primitiva forma municipal, de su real erección en magistrado independiente, de su dotación, de su gobierno económico y político, de sus honores y prerogativas, de su jurisdicción contenciosa, de sus reglas forenses y de sus ordenanzas o leyes comunes para la navegación mercantil y comercio marítimo, compiladas e ilustradas por los antiguos barceloneses, las quales fueron norma y dechado para todos los tribunales consulares de occidente y levante en la baxa edad [*].

Para instruirse más clara y extensamente del origen y antigüedad de este famoso código de la primtiva legislación náutica, de su sabiduría, importancia y crédito entre las demás naciones, se puede consultar el *discurso preliminar* de la nueva traducción del lemosín original que he dado a la pública luz el año próximo pasado [1]. Con este tan justo motivo me abstendré de repetir aquí lo que creo haber abundante, si no acertadamente, desempeñado en dicho discurso. Sería igualmente ocioso buscar nuevas pruebas para demostrar que este código de costumbres marítimas fue compilado y ordenado en Barcelona, y no en otra alguna ciudad del mundo; pero no puedo escusarme de ofrecer aquí una observación que no tuve entonces presente, y que a pesar de ser obvia y natural, a ningún crítico había aún ocurrido; y es, que en la lista cronológica, que anda inserta en el expresado

[1] Capmany: *Código de las Costumbres marítimas de Barcelona.*

[*] Véase cap. I, lib. II, parte II, t. I, y bibliografía allí citada.

código, de los reynos, repúblicas y provincias diversas que adoptaron y aceptaron sus leyes, no se hace mención de catalanes ni barceloneses, porque éstos no podían aceptar lo que era suyo propio, pues nadie adopta sino lo ageno.

Si las ordenanzas marítimas de Barcelona fueron las primeras que conoció la baxa edad entre las naciones del levante, también las de occidente y del norte deben reconocerlas por anteriores a todos los estatutos y leyes mercantiles que han regido su navegación hasta hoy. Ya queda demostrado que precedieron a las de Oleron, a las de Wisby y de la Hansa Teutónica. Además, por lo que respeta a Hamburgo, cita Langerbech en la introducción que pone en sus *anotaciones* a los estatutos de dicha ciudad, una antigua ley hecha antes del año 1276. Estos estatutos fueron revistos en 1603, y últimamente derogados en 1731: y por otra parte Werver, en sus *anotaciones* al estado práctico en los países septentrionales de Holanda, afirma: que las leyes más antiguas del mar de aquella tierra fueron recopiladas, según él congetura, cerca del año 1300, las quales en su tiempo estaban todavía en uso.

Sería superfluo, después de lo que queda dicho en el tomo I de esta obra, insistir nuevamente sobre la utilidad de los Consulados de comercio, tan generalmente reconocida de todas las naciones cultas de Europa. ¿Quién podrá dudar de que en los Juzgados Consulares se distingue mejor que en otros el hombre de buena fe del que va armado con el fraude y la malicia? ¿Que en ellos son conocidos la mayor parte de los comerciantes, o que se pueden fácilmente tomar informes de los que no se conocen? ¿Y que el uso de oír a las partes verbalmente es sumamente preciso conservarlo, porque hay parte que si tiene avilantez de instruir falsamente a su procurador, no tendrá valor para sostener por sí la falsedad a presencia de los jueces? Además éstos, quando quieren interrogar en su audiencia a ciertos litigantes, tienen la satisfacción de descubrir fácilmente de qué lado está el dolo o el enredo, a pesar de las sutilezas. El estilo de pleytear ante los Cónsules debe ser la cosa más sencilla: en estos tribunales se deben desterrar todas las sutilezas del derecho, y los escritores inútiles, con el fin de que los hombres de comercio que litigan no se distraygan de la asistencia a sus negocios, y del cuidado continuo y personal que pide su profesión. La institución de semejantes tribunales tiene por objeto descubrir la buena fe de una de las partes, y el dolo y astucias de la otra.

La forma de un Juzgado peculiar de comercio marítimo más antiguo,

según lo que hasta aquí consta de las historias, después del de Sicilia y del de Génova, la hallo en Barcelona antes que en otro pueblo de dentro y fuera de España. Esta ciudad cuenta, como queda probado en otra parte, desde 1279 una Junta municipal de peritos para determinar los puntos gubernativos y contenciosos de la navegación mercantil. Este establecimiento, ora fuese permanente o de comisión autorizada por el Magistrado de la ciudad, siguió hasta 1347, en que se creó por real cédula el tribunal consular. En una sentencia de la Real Cancillería, dada en 1282, eximiendo a los barceloneses de la lezda del puerto de Blanes, se nombran con la expresión de *Procuradores o Cónsules de Barcelona sobre negocios del mar* a estos quatro sugetos, Bartolomé Romeu, Bonanato Barraller, Berenguer Baster y Pedro Gallifa. Posteriormente consta en el tomo I de esta obra (P. II, p. 339) que desde el año 1301 hasta el 1326 se elegían por la ciudad todos los años dos ciudadanos con el nombre peculiar de *Cónsules del mar*, quienes juraban sus oficios en poder de los magistrados municipales en la casa del Concejo.

Todos los demás tribunales marítimos, aun de las ciudades más nombradas por su contratación, se deben considerar como de creación más moderna. En otra parte hemos ya tratado del primer magistrado mercantil de Venecia, que no pasaba del año 1280, y de que en Francia el Consulado más antiguo era el de León, porque baxo del nombre de *Jueces conservadores* tenía ya juzgado en 1349, cuyos jueces mudaron este nombre en el de *Cónsules* en el año 1563. Después de éste se debe graduar el de Tolosa por el más antiguo tribunal baxo del nombre de Consulado, el qual fue erigido en 1549; porque el de París no pasa de 1563, y el de Marsella de 1565.

La misma República de Florencia, tan famosa por su actividad en el comercio y en la industria, no conoció un magistrado consular hasta entrado ya el siglo XV. Los florentines, dice un historiador de la Toscana [2], con la adquisición de Pisa y la compra de Liorna, se dedicaron al adelantamiento del comercio marítimo y de la navegación. En 1421 crearon el magistrado de los Cónsules del mar, a quienes sometieron la superintendencia y dirección de los debates mercantiles. Componíase de seis ciudadanos, quatro sacados de los cinco artes o gremios mayores, y dos de los menores, cuyo cargo era anual y electivo. Al principio fue establecida su residencia en Florencia; pero en 1426 tres de ellos fueron destinados a establecerse en

[2] AMMIRATO: *Storie fiorentine*, lib. XVIII.

Pisa, en la nueva fábrica que poco después hicieron en la aduana: quedando los tres restantes en Florencia hasta el año 1481, en que fueron suprimidos estos empleos, y su jurisdicción con las incumbencias que tenían reunida a los *Capitanes de las partes*.

No sólo Barcelona gozó de la ventaja de tener un magistrado consular, sino también algunos otros pueblos de Cataluña, quando el comercio de esta provincia, por su mismo incremento y ocurrencias de casos, exigió que se creasen en Tortosa, Tarragona, Gerona y en la villa de San Feliu de Guíxoles. Y aunque de los tres primeros no hemos logrado averiguar la época de su creación, consta que el de San Feliu fue erigido con dos cónsules y su juez de apelaciones, por cédula del Rey Don Alonso V de 1442, concediéndoles jurisdicción sobre determinado territorio, desde la villa de Tosa hasta la de Palamós [2].

La extensión del territorio que comprehendía la jurisdicción del Consulado de Barcelona, parece que aún no tenía en 1563 límites determinados, sino que los Cónsules por costumbre proveían hasta el lugar de San Juan Despí y otros circunvecinos a la ciudad. Por este motivo la Lonja y Colegio de los mercaderes extendió entre otros artículos de peticiones que se debían presentar en las Cortes que se celebraban aquel año en Monzón, uno que era el segundo: para que S. M. removiese qualquiera disputa o disensión que de esto pudiese suscitarse, declarando la costumbre hasta allí observada: y conservase a dicho Consulado, y en quanto menester fuese ampliase su jurisdicción territorial hasta tres leguas al circuito de Barcelona, y la marítima a toda la costa de Cataluña, hasta otras tres leguas adentro del mar, según era uso inmemorial [3].

En virtud de esta antigua costumbre, la Lonja de Barcelona exercía jurisdicción económica y contenciosa sobre naufragios y bienes naufragados que tenían dueño cierto: porque de los vacantes y de dueño no conocido entendía el Bayle General por derecho real del fisco. Para los referidos bienes nombraba el Consulado curadores y administradores en las costas, en todos los naufragios acaecidos, no sólo en el puerto o muelle de Barcelona, sino en todas las playas del Principado, en cuya posesión estuvo de tiempo muy antiguo, confirmada por muchos exemplares y sentencias declaradas a su favor en las competencias con el tribunal de la Baylía.

[3] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. 296. f. 30-31.

[2] Sobre los Consulados de estas cuatro poblaciones véase Smith, *El Consulado de Mar en Tortosa y Tarragona*, y *Documentos del Consulado en Gerona y San Feliu*. Datos más generales en *The Spanish Guild*, del mismo autor

Extendíase además su jurisdicción inmediata sobre los barqueros o descargadores del puerto de Barcelona. Movíanse todos los días debates entre éstos y los patrones acerca del precio de la carga o descarga de las embarcaciones ancladas en Barcelona, en los casos de levantarse temporal, o de temor de enemigos, siguiéndose sumos riesgos en las demoras que estas qüestiones ocasionaban; siendo así que por costumbre todos los barqueros estaban obligados a asistir al navío que peligraba, sin darse lugar al ajuste de precios entre partes. Para remediar estas diferencias, el gremio de los referidos barqueros alcanzó en 1395 un real privilegio, en que se ordenaba: Que los Cónsules del mar, a los quales, dice, esto corresponde con mucha razón, sin pleyto ni escritos, oídas las partes de palabra, tasen, según su buen juicio y discreción, de hoy en adelante a dichos barqueros los salarios de la carga y de la descarga de las embarcaciones, atendidas la bonanza o la tempestad, y otras circunstancias del tiempo; y que además conozcan de todas las qüestiones entre las partes, dimanantes de los expresados casos, según estilo de su tribunal, inhibiendo de todo acto a los jueces ordinarios, a menos de ser requeridos por los mismos Cónsules [4].

Igualmente se cometió a éstos por real privilegio de 1432, el conocimiento y jurisdicción civil y criminal sobre las causas de quiebras, de deudas dolosas y cauciones de derecho en materias mercantiles, así terrestres como marítimas, de que conocía antes el Magistrado municipal en virtud de dos regias concesiones, la una de 1283, y la otra de 1304 a causa de que en estas dos épocas no estaba aún establecido el Consulado en forma de tribunal de justicia. Por esto la misma ciudad suplicó al Rey trasladase y ampliase el uso y exercicio de este poder a los Cónsules, como jueces ordinarios y naturales de este género de causas: y a su instancia proveyó que todos los que reconozcan la verdad y buena fe de los débitos que se les demanden, sean compelidos por los Cónsules a pagar la deuda confesada, o a dar caución idónea a arbitrio de dichos jueces, y de consejo de los prohombres, si fuese menester; y de lo contrario se haga captura de ellos, y queden presos hasta satisfacer a sus acreedores, o a prestar caución bastante [5].

Ilusoria y vana hubiera sido la libre jurisdicción para decretar e imponer penas, mandatos, executiones y embargos, no pudiéndolas hacer executar y obedecer por falta de poder ordinario. Con esta consideración, por

[4] Col. Dip., n.º 257.

[5] Col. Dip., n.º 291.

una real cédula de 1411 Don Alfonso V concedió a los Cónsules toda la autoridad ordinaria y plena para hacer cumplir sus providencias penales en asuntos de su peculiar conocimiento y potestad consular [6].

Entre las varias peticiones que el Consulado presentó por medio de su síndico al mismo D. Alfonso en 1153, concernientes al bien y libertad del comercio, se lee una, que es la sexta, relativa a conservar y asegurar la expedita jurisdicción consular sobre las competencias, la qual dice de esta manera: «Como muy freqüentemente se mueve competencia entre el Gobernador de Cataluña, o el Gobernador ° o Bayle de Barcelona, y los Cónsules del mar, sobre si la jurisdicción toca o no a éstos, y ventilándose esta materia, se trata de *viribus privilegii*, de modo que quando versa entre el Gobernador y los Cónsules conoce de ello él mismo, y quando es entre el Veguer o Bayle y los dichos Cónsules el Abogado fiscal: todos los quales, antes que la demanda sea presentada a dichos Cónsules, inhiben a éstos del conocimiento, en prueba de la malicia de los que van a ser demandados para poner dilaciones y embarazos a los actores. Por tanto suplica a V. M. el Consulado se sirva proveer, en favor de su jurisdicción: que no se les pueda hacer inhibición por vuestro Lugarteniente, Gobernador, Vicegerente o Abogado fiscal, hasta tanto que la demanda se ponga ante los Cónsules, pues por ella ha de pasar el derecho: pero que, puesta la inhibición, dentro de ocho días seguidos decidan la competencia: y no habiéndolo hecho, no embargante la dicha inhibición, los Cónsules prosigan y continúen sus diligencias en la causa; y concluida ésta, quede cerrada la vía a los expresados oficiales reales para conocer en la competencia por aquella vez» [7].

Otra de las peticiones otorgadas por el mismo Soberano, que es la décima, sobre *seguridades de juicio*, dice así: «Suplicamos a V. M. se sirva proveer: que las seguridades de juicio que se prestaren en lo venidero en el Consulado, sean causadas en esta forma, esto es, que los fiadores que se obliguen a ellas no sean responsables sino por la cosa que juzgaren dichos Cónsules, o su Juez de apelaciones, y no otro tribunal, aunque fuese evocada la causa a vuestra real Audiencia en los casos permitidos; a menos de hacerse la tal evocación por la parte real que dio la seguridad, o bien por recurso interpuesto a dicha Audiencia en los casos prescritos por capítulos de Consulado».

Los Cónsules por costumbre antiquísima de su juzgado, siempre que

[6] Col. Dip., n.º 341. [7] Col. Dip., n.º 370. ° Léase Veguer.

una de las partes se quería asegurar de otra que pretendía le era deudor, prestados los quatro juramentos, esto es, que la deuda era verdadera, que era mercantil, que no tenía por seguro al deudor, y que no lo hacía por malicia, proveían: que el tal deudor asegurase el juicio a su pretenso acreedor, con fianzas bastantes de que pagaría la cantidad demandada; de lo contrario se le ponía en la cárcel. Pero se experimentaba alguna vez que el tal deudor no debía la suma por la qual se le pedía la seguridad de juicio, o que debía menor cantidad o alhaja de aquella por que se le obligaba a dicha seguridad, de lo qual se seguía padecer injustamente el deudor, y quedar arruinado su crédito: lo que no sucediera, si al tal acreedor que pidió indebidamente la seguridad, le resultase algún escarmiento.

Para remediar este abuso, pidió el Consulado en una memoria que presentó a la Ciudad para las Cortes de Monzón de 1563: «Que si alguno demandare seguridad de juicio, y por sentencia definitiva, pasada en autoridad de cosa juzgada, se declarase que la tal seguridad por alguna causa o razón fue mal pedida; en este caso cayga el acreedor en pena de otra tanta suma o cosa como era la que pedía; y no teniendo con que pagar, sea preso. Y como la execución toque privativamente a los Cónsules, y éstos no tengan jurisdicción sobre los que no sean vecinos de Barcelona; suplican a S. M. provea: que si un forastero diese poderes para pedir la tal seguridad, no se le admita la demanda hasta que su apoderado haya prestado caución en dicho tribunal de pagar la sobredicha pena en caso de incurrir en ella: porque de otro modo la presente ordenanza no podría tener efecto con los forasteros y ausentes» [8].

Por una cédula declaratoria de 1405 el Rey D. Martín había decidido estos dos dubios puestos por el Procurador fiscal del Rey. Primero: Si los Cónsules o su Juez de apelaciones pueden conocer de los recursos de restitución *in integrum*, suplicados por menores principalmente u otros, y concederla, o declarar que por otro qualquiera sea concedida: o bien si se debe suplicar al Rey o a sus oficiales. Segundo: Si en el caso que maliciosamente, o por otro modo culpable, se deniegue la copia de los autos por los mismos Cónsules, o por su Juez de apelaciones, y se dilate la execución del proceso o sentencia, no obstante las cláusulas de los reales privilegios concedidos en tiempos pasados al Consulado, se puede de algún modo suplicar ante el Rey. Habiéndose oído las partes instructivamente, declaró el Rey

[8] B. C.: *Archivo del Consulado*. Sig. 296, f. 32-33.

sobre el primer punto: «Que si se suplicare a S. M. formalmente, u a otros qualesquiera, ora fuese en virtud de cláusula general, ora por disposición de derecho, o bien con pretexto de agravio de alguno, la restitución *in integrum* de la sentencia de dichos Cónsules, o de su Juez de apelaciones, no puedan éstos concederla, ni declarar que se conceda.» Y por lo tocante al segundo punto de los dubios, declaró: «Que de ningún modo, en dichos casos ni en otros, se pueda impedir que se suplique a S. M. aun por vía de simple querella, haciéndose en debida forma legal, a fin de que el Rey provea en justicia a la petición de los querellantes, por no poder en rigor de derecho desentenderse la protección real de amparar a los agraviados u oprimidos por denegación de justicia.»

Sin embargo, a instancia del Magistrado municipal, que hizo presente la dolosa sutileza de algunos, que con el velo de dichas restituciones procuraban hacer eternas las causas mercantiles y marítimas, que tanta brevedad piden en su despacho, ordenó el Rey por su pragmática sanción de 1409, a la qual dio fuerza de ley pactada perpetuamente: «Que en adelante el conocimiento, concesión o denegación de las restituciones *in integrum*, que se hubiesen de pedir, así por menores, como por mayores, ya como asunto principal, ya como incidente en las causas pertenecientes a la jurisdicción del Consulado, toquen plenamente a este tribunal, no obstante lo ordenado y declarado en la anterior cédula declaratoria». Añadió en esta pragmática, a mayor abundamiento, para el buen estado de dicho Consulado, y de todo el estamento mercantil: «Que en adelante, si en los casos en dicha declaración expresados, o en qualquiera de ellos, alguno recurriese al Rey, al Gobernador General o Regia Audiencia, de la causa juzgada y conclusa ya por los Cónsules o su Juez de apelaciones, y perdiese el recurso; en tal caso, para que pague los gastos de su litigiosa intención, con que maliciosamente tramaba contra la parte contraria, por el mismo hecho de sucumbir sea condenado en las costas triples causadas al demandado en las diligencias de la suplicación, la tercera parte para el fisco y las dos restantes para el que obtuvo la sentencia» [9].

Para beneficio y mejor arreglo de la contratación, el Consulado y Lonja de Barcelona obtuvo del Rey Don Juan II la ratificación y confirmación de todos los privilegios que perpetuamente habían sido dispensados por sus antecesores a dicha Ciudad, a los Cónsules del mar, y Colegio de merca-

[9] Col. Dip., n.º 280.

deres, con respecto a la jurisdicción consular: y a fin de dar a ésta mayor amplitud y claridad, concedió por privilegio especial en 1460 las siguientes peticiones que le habían hecho los Cónsules y el Estamento mercantil [10].

Primera: «Si en el tribunal del Consulado, o en caso de suplicación por el Juez de apelaciones, inadvertidamente y sin declinatoria de fuero, se declarase o pronunciase definitivamente de alguna causa no perteneciente a dicho juzgado, no podrá hacerse cargo alguno a dichos Cónsules, Juez, o ministros de él: antes bien los autos hechos, o sentencias pronunciadas, y qualesquiera cosas dimanantes de esto, quedarán válidas; pero que por haber conocido de tales casos en otros semejantes, no pueda traerse en conseqüencia, si en alguna manera se pone contradicción de no pertenecer a dichos Cónsules, o Juez de apelaciones. Asimismo: que qualesquiera sentencias pronunciadas, o que se pronunciaren por árbitros en negocios de mar, de cambios y de compañías, hayan de ser executadas por los Cónsules, como si por ellos fuesen falladas».

Segunda: «Que el Vicegerente de Gobernador General de Cataluña no pueda entrometerse por vía de recurso en dichos casos permitidos, ni en otra manera, sino en quanto a asuntos de viudas, menores y pobres: y hallándose el Rey fuera del Principado, estas causas sean por S. M. evocadas por alguna de dichas calidades, y a él remitidas, o bien se continúen en su Audiencia, según la nueva constitución».

Tercera: «Que en el Tribunal de los alcaldes de Barcelona los negocios marítimos y mercantiles, de cambios y de compañías, se decidan a juicio de mercaderes y no de juristas, como se guarde en el proceso, sentencia y execución la práctica del Consulado. Y si los alcaldes no obligan al demandado a dar seguridad de juicio, así como se dispone por capítulo de Consulado, sean tenidos y obligados en la misma forma que por dicho capítulo quedan obligados los Cónsules.»

Quarto: «Como por estilo de Consulado se ordena que en primera instancia ninguno sea condenado en las costas, ahora nuevamente se servirá V. M. conceder a los Cónsules, que no obstante el dicho estilo o capítulo, éstos en la causa o pleyto principal, si lo hallaren por conveniente, puedan condenar en las costas a la parte *sucumbida*.»

Para la recta administración y buen orden de la justicia en los pleytos mercantiles y la debida execución de los decretos del Consulado, así civiles

[10] Col. Dip., n.º 383.

como criminales, el Rey D. Fernando por su cédula de 1510 aprobó y concedió varios capítulos que le presentaron los Cónsules y Defensores del Estamento mercantil de Barcelona, los quales fueron extendidos en esta forma [11]:

Primero: «Como la experiencia ha mostrado que en las causas mercantiles que se siguen en este Consulado, y en las emergentes y dependientes de ellas, por malicia de los litigantes se pone en escritos todo quanto quieren alegar y exponer en su favor, por cuyo motivo se dilatan los plevtos tanto que, causando muchas costas a las partes, a veces importan éstas tanto como el capital que se litiga, lo que redunda en grave daño del comercio, suplican a V. M. se sirva proveer: que en dicho Juzgado, sólo se puedan recibir por escrito en los plevtos, la demanda que ponga el autor y la respuesta del defensor, sea articulada o no: las dilaciones que dieren los Cónsules para probar dichas demanda y defensa: y los testimonios, provisiones y sentencias así interlocutorias como definitivas, removidos todos otros actos y testimonios, a fin de que las partes se ahorren de gastos.»

Segundo: «Como muchas veces los litigantes, así al principio, como en el proceso de la causa, ponen diversas excepciones dilatorias, y éstas no alegan en debido tiempo, antes astutamente las deducen en ocasiones distintas, y para oír la causa son muy diferentes, de que reciben mucho perjuicio las partes, suplican a S. M. se sirva proveer: que en adelante los litigantes, dentro de tres días después de presentada la demanda, hayan de alegar todas las excepciones dilatorias que tengan que deducir y probarlas, en el término de diez días: pasado el qual no se las admitan, ni sean oídos por vía alguna.»

Tercero: «Igualmente suplican a S. M. se sirva proveer: que si los Cónsules en las dichas excepciones dilatorias declaran tener lugar o no, y la parte contra quien se declara quisiera interponer apelación, haya de hacerlo dentro de tres días, y proseguirla hasta diez continuos, y concluirla: y que lo mismo se haga de qualquiera sentencia interlocutoria, quedando ileso y salvo el privilegio de que de las sentencias definitivas haya el pretenso agraviado de apelar dentro de diez días, y proseguir y finalizar la causa de apelación dentro de treinta; y esto para que más sumariamente se pueda venir a la decisión de los méritos del proceso.»

Quarto: «Como, a pesar de los reales privilegios que tiene el Consu-

[11] Col. Dip., n.º 139.

lado de concordar y resolver las causas de comercio, y las emergentes y dependientes de ellas, algunos litigantes para embarazar la pronta expedición de dicho tribunal, evocan las causas así por qualidad como por otro pretexto; y contradiciendo después los Cónsules, o la parte contraria, a tener lugar la tal evocación como contraria a los privilegios y otros derechos del Consulado, el Consejo Real reconoce que dicha causa debe restituirse a su natural juzgado, y de hecho se les restituye; y sin embargo el mismo litigante, o sus succesores, u otro litigante, vuelven a suplicar que dicha causa sea evocada segunda vez a fin de dilatar la causa, con lo qual se turba gravemente la jurisdicción de los Cónsules; suplican a S. M. se sirva aprobar: que en adelante, evocada que sea una vez la causa, y restituida por S. M. o su Lugarteniente, si después alguna de las partes o sus succesores vuelven a suplicar segunda evocación, no sea oída por la Real Cancillería, y que los tales evocantes sean condenados en todas las costas causadas, a fin de que los Cónsules despachen muchos negocios, que hoy no pueden por causa de la inhibiciones que freqüentemente se les hacen en razón de dichas evocaciones».

Quinto: «Siendo cierto que en virtud de reales privilegios los Cónsules no tienen sino la jurisdicción civil, y de la criminal no puedan conocer, resultando de aquí que algunas veces los litigantes se atrevan a decir a dichos jueces, y al Concejo de prohombres, abogados y demás ministros, y una parte a la otra, palabras injuriosas, en supuesto de que dichos Cónsules no procederán criminalmente contra ellos, suplican a S. M. se sirva proveer: que teniendo los Cónsules por notorias las palabras injuriosas, puedan mandar a sus porteros arresten a los delinqüentes y los pongan en la cárcel, remitiéndoles al juez ordinario a quien toque el castigo por fuero.»

Sin embargo de haberse instituido el oficio de los Cónsules del mar y el de Juez de apelaciones para libertar a los mercaderes y mareantes de dispendios y dilaciones perjudiciales en sus debates, debiendo dichos magistrados conocer privativamente de las causas que competían a su juicio y decisión, sin pleyto ni escritos, como lo exigía la pública utilidad, y estaba en uso en Valencia y Mallorca, y otros pueblos marítimos, no suplicando de las sentencias dadas por el Juez de apelaciones, como estaba ordenado por reales privilegios, había algunos litigantes, que por los negocios privativos del juzgado consular, recurrían a la Cancillería y demás tribunales reales; y otros, que por vía de suplicación de las sentencias y declaraciones del Juez de apelaciones, interponían la autoridad real, protestando de

la sentencia de sus causas, con cuyo arbitrio turbaban el curso de la justicia, y gravaban con costas a las partes.

Para atajar desde los principios este abuso, suplicó el Magistrado municipal de Barcelona al Rey Don Pedro IV un privilegio perpetuo, que se expidió en 1381, por el qual se ordena: que si en adelante, de los hechos que por estatuto tocan al conocimiento de los Cónsules, se presenta petición o súplica a su Real persona, Cancillería o Audiencia, con que una de las partes pretenda que esta petición o apelación se remita a dichos Cónsules, o que éstos conozcan de ella: en tal caso el negocio, sobre que se instó el recurso o suplicación, y las partes litigantes, vuelvan al Consulado, toda excepción cesante: de suerte que aunque no consienta, o lo recuse una de dichas partes, no se pueda admitir en la Cancillería, sino que se remita a su juez ordinario y competente; y que nunca más de las sentencias de este Juez de apelaciones, en causas privativas del conocimiento de los Cónsules, se admita apelación por algún tribunal real: antes bien se le devuelva al punto [12].

La jurisdicción del Consulado, sin embargo de los reales privilegios que la escudaban, fue siempre combatida de las demás ordinarias del Principado, ya fuese por la malicia de los litigantes, o defensores de las malas causas, ya por la propensión de todo tribunal real a absorber dentro de su ámbito las facultades de los jueces privilegiados. Habiendo un patrón de nave, en autos con los accionistas del buque ante los Cónsules, presentado a éstos ciertos guiages y moratorias que obtuvo, en virtud de los quales se había sobreseído por algún tiempo en dicha causa: no habiendo podido obtener más prorogación, declinó de fuero, recurriendo al Gobernador General de Cataluña, que cometió el examen de esta competencia al Veguer de Barcelona, quien falló pertenecer la causa al Consulado, y se la devolvió. Este tribunal condenó al patrón; pero éste, habiendo recusado los jueces, suplicó de su sentencia al Rey, que dio comisión a dos letrados para conocer en esta apelación. Los Cónsules, en defensa de la reintegración y conservación de sus privilegios, representaron al Rey derogase y revocase la cédula de la comisión por ser en lesión del uso, exercicio y jurisdicción consular, y efectivamente fue revocada por otra de 1398, en que se mandó devolver la causa al Consulado [13].

Aunque por tales declaraciones los Cónsules, o su Juez de apelaciones

[12] Col. Dip., n.º 213.

[13] Col. Dip., n.º 263.

no podían conocer de los recursos de restitución *in integrum*, de sus sentencias, suplicadas por menores principalmente, o por otros, ya fuese en virtud de cláusula general, ya por disposición de derecho, o con pretexto de agravio notorio, por ser estos casos privativos del Rey o de su Cancillería: para obviar las perjudiciales dilaciones a las causas consulares, y procurar se terminen brevemente sin estrépito ni figura de juicio, proveyó y ordenó el Rey Don Martín en su pragmática sanción de 1409: «Que todos los recursos que se hagan al Rey, al Primogénito, Gobernador General, o a su Audiencia en los referidos casos, se hayan de terminar y decidir finalmente dentro de ocho días desde el que se admita el tal recurso: y si éste se hubiese de dilatar por haberse producido nuevos actos o instrumentos, no pueda pasar de quince días continuos desde el de la presentación. Y si dicho recurso no queda decidido y finalizado dentro de los ocho o de los quince días expresados, quede ipso facto la suplicación y su instancia desierta y nula, y la causa vuelva libremente y de derecho a los Cónsules y Juez de apelaciones: y además que qualquiera recurso de causa juzgada o conclusa por dichos Cónsules y Juez, si se funda y motiva en perjuicio hecho o causado al derecho del litigante o de la parte apelante, de ningún modo se admita» [14].

Para cortar del todo las dilaciones y difugios que se causaban muy a menudo en dicho tribunal con motivo de los treinta días concedidos a los apelantes de las sentencias dadas por los Cónsules, pasado el qual término, según los capítulos consulares, ni la parte apelante, ni la apelada podían proseguir la instancia, el Rey Don Alonso V, a solicitud del Magistrado municipal, estatuyó por su cédula de 1432: que cada una de las partes pueda, si quiere, continuar el recurso empezado, no embargante la práctica consular, debiéndose proceder conforme a lo que sea de derecho y razón [15].

Como la experiencia hubiese enseñado que algunos, después de pronunciada la sentencia en el Consulado por los prohombres mercaderes, o en la audiencia del Juez de apelaciones, para hacer las causas inmortales y dilatar la execución de las sentencias, apelaban a la Real Audiencia, de la que emanaba auto de inhibición que impedía la execución del juicio, en grave perjuicio de los litigantes, y del estamento mercantil, el Consulado suplicó al Rey Don Felipe III privilegio para que, no obstante qualquiera

[14] Col. Dip., n.º 280.

[15] Col. Dip., n.º 291.

suplicación, de hecho o de otro modo interpuesta de las sentencias de sus Cónsules o del Juez de apelaciones a la Real Audiencia, y de la inhibición proveída por ésta, pudiesen executar las sentencias definitivas, o provisiones que tengan fuerza de tales, de qualquier cantidad que fuesen, prestada idónea caución por la parte que instare la execución. El Rey por su cédula de 1599 lo concedió, pero solamente en las causas que no excedan de 100 libras barcelonesas [16].

Para la mayor conservación del estamento mercantil y arreglo del orden judicial sobre los hechos de comercio de mar y tierra, el Consulado y Lonja de Barcelona suplicó al mismo D. Felipe III en el sobredicho año la aprobación de los capítulos siguientes:

Primero: Que habiéndose concedido privativamente por privilegio del Rey Don Martín, que estaba en su viril observancia, a los Cónsules el conocimiento y decisión de las causas de negocios marítimos y mercantiles, y que las sentencias de aquel Magistrado, sin apelación ni recurso, fuesen puestas en execución, con cláusula de decreto irritante: suplicaron a S. M. otro real privilegio para la mejor expedición de dichas causas, es a saber: que éstas en primera y segunda instancia, de qualquiera suma o cantidad que sean, no pudiesen ser evocadas a la Real Audiencia, ni aun baxo pretexto de viudez, menor edad, pobreza, religión, ni otro título. Fue concedido por el Rey durante su beneplácito, con tal que las causas fuesen menores de 300 libras, comprehendida la reconvención.

Segundo: Como por el capítulo XV del Consulado, de la sentencia dada por el Juez de apelaciones, bien sea confirmatoria, revocatoria de la pronunciada por los Cónsules, ninguna de las partes podía apelar, suplicaron al Rey que si de hecho por alguna de éstas se interpusiese recurso a la Real Audiencia, fuesen aquellas sentencias, no obstante dicho recurso y la inhibición proveída por este tribunal, llevadas a execución de qualquiera cantidad que fuesen, prestada siempre caución idónea por la parte que pidiere dicha execución. El Rey lo concedió, durante su mera y libre voluntad, en aquellas sentencias cuya condenación no pasase de 500 libras barcelonesas.

Tercero: Por quanto sucedía que muchas veces las causas de que habían de conocer los Cónsules y su Juez de apelaciones requerían mucha discusión, así en el hecho como en el derecho, por razón de las cuentas y escri-

[16] Col. Dip., n.º 471.

turas presentadas por las partes, de suerte que era necesario nombrar dos mercaderes relatores, y también uno o dos letrados para que aconsejasen en el punto de justicia lo que convenía, suplicaron a S. M. su real privilegio, para que, según la calidad y cantidad del negocio, se pudiese señalar salario competente a estas personas, sin perjuicio del que correspondía a los Cónsules y al Juez, ni del que de tiempo inmemorial se aplicaba al derecho del *imperiage*, o tesorería de la Lonja. El Rey aprobó este capítulo, con la condición de que estos salarios se tasasen moderadamente [17].

[17] Col. Dip., n.° 472.

CAPÍTULO XI

DE LA FUNDACIÓN, GOBIERNO Y PREROGATIVAS DE LA LONJA DEL MAR Y ESTAMENTO DE SUS MERCADERES

Aunque en el tomo I de estas Memorias (P. II. Lib. II. Cap. I. p. 338) se trata de la edificación de la Lonja de comercio de Barcelona, de su forma y constitución económica, de sus privilegios y representación política *, convendrá, para mayor ilustración de la materia, presentar aquí algunas noticias que confirmen la antigüedad, lustre y honor de esta Casa de Contratación, de su Colegio Mercantil y Magistrado Consular, y de sus individuos matriculados.

Empezando por la material construcción de una Bolsa de Comercio, o sea Lonja, o Casa de Contratación [1], la de Barcelona cuenta su época desde el año 1382, bien que muchos años antes estaba resuelta y trazada la obra y el sitio de ella. En efecto, en 1339 trató el Magistrado municipal de la compra de cierto terreno y casas que había en la plaza llamada *de los cambios*, para la nueva fábrica que se había proyectado de una casa pública, en que se pudiesen congregar los mercaderes, corredores y hombres de negocios, y tener sus juntas el Magistrado Consular. Para los gastos de esta empresa el Concejo de Ciento de la Ciudad había señalado ciertas imposiciones sobre los viages de las embarcaciones nacionales y sobre la entrada y la salida de las mercancías, que se reducían a un tercio por ciento en la introducción, y lo mismo en la extracción, pero no de una misma mercade-

[1] La Lonja de Perpiñán es fábrica del año 1397; la de Mallorca de 1412; la de Valencia de 1498; la de Sevilla de 1586. En Burgos parece no huvo edificio destinado para la Lonja: el Consulado creado en el año de 1495 se juntó siempre y residía en el hospital de San Juan de aquella Ciudad.

* Véase el expresado capítulo y la bibliografía allí citada.

ría: y exceptuábanse los artículos necesarios a la vida, como granos, vinos, legumbres, carbón, leña, maderas y también oro y plata, y cosas de propio uso. En las naves se cargaba el derecho, en razón de su porte, y de la distancia de sus viages, sólo los de ida, mas no los de vuelta. Este arbitrio fue aprobado y confirmado por el Rey Don Pedro IV en su cédula expedida aquel mismo año, y debía durar hasta la conclusión de la obra [2].

Sin embargo de esta real concesión, un plan tan útil y necesario no tuvo efecto, sin que nos consten las causas. Lo cierto es que en 1380 el Rey concedió por otro nuevo diploma, a súplica del Ayuntamiento, que en la ribera del mar, o en donde le pareciere mejor, pudiese construir una Lonja en que se juntasen los Cónsules, los mercaderes y mareantes, así naturales como estrangeros que concurrían en dicha ciudad, con todos los patios, pórticos y oficinas que correspondían a un Tribunal Consular y Casa de Contratación. Al mismo tiempo le daba facultad, para sufragar a estos gastos, de imponer gabelas sobre las mercancías que mejor le pareciere, y fuesen menos gravosas al público, cuyos impuestos podía vender por años o tercios, y sobre ellos tomar dinero a censo muerto o redimible, hipotecando no sólo estos mismos derechos, sino el patrimonio de la Ciudad.

El Rey en su privilegio [3] pondera la necesidad de esta casa pública en estos términos: «Atendiendo a que en Barcelona, sin embargo de ser una grande e insigne ciudad, y situada en la marina, en la qual hay muchos mareantes y mercaderes, y se hacen muchos tratos, no hay Lonja conveniente ni cómoda en la qual los Cónsules del mar puedan tener su Juzgado, ni los hombres de negocio y patrones que en ella concurren, celebrar sus negocios y ajustes, como sucede en otras muchas ciudades, que siendo de menos importancia que ésta, tienen Lonja, sin embargo de que se haya hecho rica y noble, más con la navegación y tráfico, que por otra causa. Por tanto, etc.».

Esta obra no estaría todavía finalizada en 1398, porque como en este año se hubiese suprimido el armamento de la *galera de guardia*, que se mantenía de una qüesta pública, o donativos graciosos, mandó el Rey Don Martín a los colectores, que los sobrantes que existiesen de esta recaudación se aplicasen a la fábrica de la Lonja, por ser justo, como dice, que lo que del público se había sacado, se convirtiese en beneficio y uso del público [1]. Pero como este edificio estaba situado muy próximo a la playa de la ciudad, en tiempos en que por la banda del mar no estaba murada como hoy la

[2] Col. Dip., n.º 111. [3] Col. Dip., n.º 211. [1] Col. Dip., n.º 267.

venios, los repetidos temporales que el año de 1483 se padecieron en el puerto, habían combatido y minado de tal manera los cimientos, que amenazaban una ruina si no se proveía de remedio. Con esta tan justa causa el Consulado obtuvo una real cédula para empeñar el derecho del *imperiage* a fin de costear las obras y reparos de la Lonja, que por su hermosura, era un adorno principal de la ciudad, pues en estos términos lo expresa el privilegio [5]. Ya se ha hablado en otra parte de las ampliaciones y renovaciones que tuvo este edificio gótico en otros tiempos, y de la demolición que se ha hecho pocos años ha de toda la obra, excepto el magnífico salón, para levantar de nueva planta la Lonja, que con tan suntuosa y elegante arquitectura se está rematando a expensas de la Real Junta de Comercio.

Fueros y prerogativas de la Lonja y Consulado del mar

Aunque el Consulado de Barcelona fue creado en 1347 baxo la forma, estilo y exercicio del de Mallorca, los primeros Cónsules, o por ignorancia de sus derechos, o por incuria, o contemplación, permitieron que el Veguer de la ciudad les nombrase los porteros y alguaciles para el ministerio de su tribunal hasta el año 1383, en que reclamaron estas facultades perdidas, esto es, de elegir y remover dichos ministros a su voluntad, presentándolos al Veguer como primer juez ordinario para que los autorizase, y jurasen después en manos de los mismos Cónsules el cumplimiento y fidelidad en sus oficios. Este derecho de elección fue declarado y confirmado aquel mismo año por un real privilegio de Don Pedro IV [6].

Aunque por antiguos privilegios reales concedidos a la Lonja del mar, acostumbraban los Cónsules llevar delante dos porteros con mazas de plata levantadas en varias funciones públicas y de ceremonia, como en el día del juramento de sus oficios, en el de San Juan, Año nuevo, Corpus Christi, y en los recibimientos de Reyes, Príncipes, Vireyes y Obispos, etc., el Rey Don Fernando en 1496 atendiendo a una súplica del Estamento mercantil, y deseándole condecorar por los beneficios que acarreaba a la república, les concedió, por él y sus succesores, la prerogativa de ir con dichos mazeros, y acompañados de cierto número de mercaderes de la Casa de la Lonja, desde que partían de ésta hasta que volvían (no saliendo de la ciudad) siempre que se habían de presentar de oficio al Rey, al Príncipe, al Virey, Vice-

[5] Col. Dip., n.° 407.

[6] Col. Dip., n.° 212.

gerente de Gobernador General, Real Concejo o Audiencia, u otro Magistrado Superior por asuntos concernientes a la Lonja, o al Consulado, ampliándoles esta distinción para los acompañamientos públicos en los funerales de los mercaderes matriculados, sus mugeres e hijos, y demás oficiales de la sobredicha casa [7].

Por otra cédula de 1510 el mismo Don Fernando recibió baxo de su real y especial protección, inmunidad, fuero y salvaguardia, como ministros de tribunal real, a los Cónsules del mar, Defensores, individuos del Colegio de los XX, recaudadores del derecho del *imperiage*, y demás oficiales y ministros del juzgado y recaudación, a fin de que no fuesen molestados en sus personas ni bienes por culpa, crimen o deudas agenas, a menos de ser principales fiadores [8]. Sin embargo de que el instituto de la Lonja y los oficiales y ministros de esta Casa estaban establecidos para el mayor beneficio del comercio y buen orden de los que lo exercían, y para la exacción del derecho del *imperiage*, que para sustentar y proteger la contratación nacional se cobraba en dicha Casa, sucedía freqüentemente que algunos se atrevían a injuriar y maltratar a los referidos oficiales, así mayores como menores. Para remediar estos excesos, a súplica del Consulado, concedió el mismo Rey, por otro privilegio del sobredicho año, la salvaguardia real a los Cónsules, Defensores y otros oficiales y ministros de la Lonja, y de la recaudación, poniendo a dicha Casa, a las referidas personas, sus familias y bienes, baxo su soberana protección, en la forma y términos en que recientemente había puesto a la Casa de la Diputación General del Principado, sus Diputados, Oidores de cuentas y demás oficiales y dependientes de ella, a fin de que fuesen en adelante respetados de los temerarios, y éstos castigados debidamente si los ultrajasen [9].

Era antigua costumbre que los Cónsules nuevamente electos, fuesen en cabalgada de ceremonia a la Casa del Ayuntamiento a jurar sus oficios en manos del Bayle Real. En esta cabalgada y función solían acompañarles como padrinos cierto número de caballeros de la principal nobleza de la ciudad, solemnizando y condecorando este acto con su asistencia, en testimonio de que el espíritu de comercio y su defensa animaba en aquellos tiempos a todas las clases de los ciudadanos; aprecio e importancia que no mereció en otra provincia de España, y en muy pocas de fuera de ella. Consta por documentos auténticos del archivo de la antigua Lonja que

[7] Col. Dip., n.º 425. [8] Col. Dip., n.º 438. [9] Col. Dip., n.º 439.

entre los ilustres señores que acompañaron en el año 1562 a los nuevos Cónsules, fueron Don Dimas de Requesens, Don Juan de Boxadors y Don Francisco de Guimerá; y en 1565 el Conde de Aytona y el Barón de Eril.

Los dos Cónsules, al ingreso de su oficio, y en el primer Concejo o junta general de matriculados que convocaban para la toma de posesión en la sala de la Lonja, hacían la apertura con esta proposición de estilo: «Señores: el exercicio del Consulado consiste en dos cosas, la una en administrar justicia en los hechos y negocios mercantiles y marítimos, y la otra en amparar, defender y conservar los fueros, libertades y gracias del mismo Consulado, gobernando, dirigiendo y defendiendo el exercicio de la contratación. Y por quanto nosotros no podemos estas cosas hacer ni exercer sin consejo de hombres buenos mercaderes; por tanto rogamos a todos los aquí presentes, y también a los ausentes, que siempre que les llamemos para asesorarnos, así en los hechos judiciales como extrajudiciales, quieran concurrir e intervenir, conforme lo han acostumbrado antes, a fin de que en el tiempo de nuestro gobierno, y en todas, pueda la justicia ser bien administrada en el Consulado mediante su consejo; las gracias, libertades y fueros de éste bien defendidos; y la policía y fomento de la contratación bien regidos y executados». Los prohombres allí convocados respondían en esta forma por el que llevaba la voz: «Nos ofrecemos a estar prontos, siempre y quando nos llaméis, para intervenir en las juntas que se convoquen, ya sea para los asuntos judiciales, como para los extrajudiciales» [10].

En una ciudad como Barcelona, en que tanto se honraba la profesión mercantil, mereció siempre públicos honores y distinciones su Casa de Contratación y Magistrado Consular, en la solemnidad así de sus funciones piadosas, como de las profanas, ya de públicos regocijos, ya de duelos, por sucesos del Reyno prósperos o adversos; en cuyos actos imitaba y competía a la casa del Ayuntamiento. En las festividades y actos de ceremonia extraordinarios de su capilla, acostumbraban oficiar Obispos y otros prelados eclesiásticos. Quando había luminarias públicas en la ciudad por algún suceso grande de victorias, nacimientos, bodas reales y otros festejos, pagaba la Lonja la iluminación de las casas de los dos Cónsules, y de los dos De-

[10] Esta literal fórmula consta íntegramente en el Archivo de La Lonja: *Libro de Deliberaciones*, desde el año de 1539 hasta 1714, como pronunciada en la Junta general que se celebró en 24 de mayo de 1540, con referencia a la práctica antigua, que se continuó después constantemente. * Tal registro no se halla en ninguno de los centros que custodian actualmente los fondos dispersos del antiguo Archivo del Consulado. Véase nota n.º 18 de la p. 802.

fensores, a los primeros con coro de músicos. En las muertes del Rey, Reyna y Príncipe, costeaba ropas de luto a los Cónsules, Defensores, Prohombres, Síndico, Abogados y demás oficiales de la casa. A todas estas distinciones puede añadir la antigua Lonja la gloria de haber sido honrada con la presencia de algunas personas reales [11].

La Lonja, además de los dos Cónsules, Juez de apelaciones, dos Defensores y veinte prohombres del Colegio de mercaderes, tenía abogados ordinarios desde el siglo XV a nombramiento del Rey según dice Ripoll, cap. 5, n. 3. Después, en virtud del privilegio de Don Fernando el Católico de 21 de marzo de 1500, en que se estableció, a petición del Consulado, la forma de las insaculaciones y extracciones de todos los oficios de la Lonja, entre las diferentes bolsas destinadas para éstos, se señaló una particular llamada *bolsa de abogados de la Lonja*, en la que debían insacularse seis doctores en derecho, y de ellos extraerse dos, cuyo cargo debía ser vitalicio, y lo fue siempre. Pero por otra real cédula de Felipe II de 1585, el número de seis insaculados se aumentó a doce. Estos dos abogados en calidad de consultores, no los tenía la Lonja para los juicios entre partes, sino para los asuntos de competencias del Consulado y recursos sobre su jurisdicción, privilegios, defensa de sus derechos e instauración de instancias contra comunidades o particulares, y para algunos puntos arduos e importantes en la administración de justicia. Para esto tenía también un síndico, que era el agente procurador del Magistrado Consular; y dos escribanos, uno de lo judiciario de los Cónsules y otro del Consejo de la Lonja.

Servicios de la Lonja al Estado y Corona

Del fondo o erario que tenía esta Casa, procedente del derecho llamado del *imperiage*, sobre los géneros y mercancías que venían por mar, no sólo se pagaban los salarios, las dotaciones ordinarias y otros gastos extraordinarios de mensagerías, recursos y competencias en defensa del estado mercantil, y los festejos y funciones públicas, que van explicadas en el tomo I de esta obra, sino que se acudía a las urgencias públicas del estado y de la Corona, empeñando y cargando censos sobre estas rentas, con facultad real, que muy a menudo se le había de dispensar.

En el año 1401 se juntaron en Barcelona los Síndicos de los Consula-

[11] Todos estos hechos se pueden leer extensamente en el ap. n.º 40.

dos de esta Ciudad, de Valencia, de Mallorca y de Perpiñán, para tratar de los socorros que del fondo de sus respectivas Lonjas podrían dar al Rey D. Martín para la guerra de Cerdeña: a cuyo fin formaron unos capítulos que el Rey aprobó y confirmó, con lo que cada Lonja empeñaba su *imperiage* por tres años, y podía tomar a interés qualesquiera cantidades. Para la recepción y depositaría de las rentas que se destinaron a este servicio, se autorizó al clavario del Consulado de Barcelona, a quien debían remitir las cuentas y productos caídos los demás clavarios, que eran tesoreros [12].

En 1453 hizo la Lonja y Estamento mercantil de Barcelona un servicio al Rey Don Alonso V en ciertas urgencias de la Corona, de 2.318 libras y 15 sueldos: en 1459 otro al Rey D. Juan II de 1.650 libras con que le socorrió en las graves necesidades que sufría para pasar a Aragón; y en 1460 otro al mismo Don Juan de 10.000 florines de oro para ocurrir a los gastos de una armada que preparaba en socorro de su sobrino Fernando I, Rey de Nápoles, que estaba amenazado de varios enemigos y competidores, y a la manutención de dos mensageros que debía despachar el Consulado al Duque de Borgoña, para negocios concernientes al beneficio del comercio [13].

Posteriormente no dexó de manifestar la Lonja su generosidad patriótica en varias necesidades públicas, ya de la nueva fábrica del muelle en 1473, ya de armamentos de corsarios, ya de defensas y fortificaciones de las costas y puertos del Principado para proteger la navegación. Pero el que quiera enterarse extensa y particularmente de todos los socorros y donativos con que el Consulado y Lonja sirvió a la Real Corona en distintos siglos y ocasiones importantes, lea el memorial que el Magistrado presentó al Rey en 1702, en que están todos especificados [14].

Honores y preeminencias del estamento mercantil

El honor y representación política que gozaba el cuerpo matriculado de mercaderes en Barcelona desde mediados del siglo XV, procedía de la misma constitución municipal de esta Ciudad, en cuyo Concejo de ciento obtenía treinta y dos plazas, y la tercera constantemente entre las cinco de los Concelleres. Por esa causa la matrícula, que habilitaba los sugetos del comercio para los oficios no sólo de la Lonja, sino del gobierno municipal,

[12] Col. Dip., n.º 270. [13] Col. Dip., n.º 384. [14] Col. Dip., n.º 482.

había movido en todos tiempos muchas qüestiones y dudas acerca de las elecciones en las que se interesaba la ambición de todos.

Por privilegio de Don Alfonso V concedido a la Ciudad en 1455 para el nuevo regimento de ella, y señaladamente por la ordenanza hecha por el Concejo de ciento de 1533, se había estatuido: que en el Estamento mercantil, en el gobierno del Ayuntamiento y en el de la Lonja, no se admitiesen, ni insaculasen en las bolsas de mercaderes sino sólo *mercaderes en exercicio*, o los que eran, o fuesen habilitados para dicho Estamento, y no otras personas, pues se había visto que lo establecido en dichos privilegio y ordenanza era saludable y útil al bien de la causa pública. Así, pues, para que en lo venidero no se pudiesen cometer abusos, el Consulado y los Defensores de la contratación suplicaron al Rey Carlos I, en 1536, se sirviese confirmar y declarar por gracia perpetua y especial: Que la habilitación de dichas personas, tanto para el Concejo de los XX de la Lonja, como para los oficios de ella, se hiciese todos los años tres días después que los Cónsules y Defensores fuesen para ello requeridos: y que, así éstos como los Concelleres que intervenían en dichas habilitaciones, habían de prestar antes juramento de que no nombrarían ni insacularían en las dichas bolsas sino los mercaderes, que concurriendo en ellos las calidades necesarias, se hallasen habilitados según el tenor de los referidos privilegio y ordenanza, y que el que se hallase insaculado sin ser habilitado y calificado por tal, fuese tenido por inhábil para obtener oficios de la Ciudad, ni de la Lonja. Además, como los Cónsules y Defensores tenían privilegio del Rey Don Fernando, dado en 1500, para insacular de cinco en cinco años, personas hábiles e idóneas en las bolsas de la Lonja [15] para entrar en el Concejo de los XX, y exercer oficios en dicha Casa, suplicaban a S. M. que confirmando aquel privilegio se sirviese proveer: que a ninguno se insaculase en las bolsas de *mercaderes mayores*, si antes no se hallaba ya insaculado en la de los *jóvenes*, debiendo tener los primeros la edad de quarenta y cinco años, y los segundos la de veinte y cinco [16].

Para arreglar mejor las formalidades de hacer la matrícula anual de mercaderes de la Lonja, y desterrar el abuso, que con el discurso del tiempo

[15] En el ap. n.º 45 consta: que en la Junta general del Estamento mercantil, que se celebró en dicha Lonja en el año 1551, asistieron 66 mercaderes matriculados; en otra, que se tuvo el año siguiente, se contaron 146; y en la certificación que en el año 1625 dio el Escribano de la Lonja para remitir a la Corte, se lee: que había en Barcelona aún 154 casas de mercaderes matriculados. Si este número de casas había quedado en un siglo tan mísero y decaído, ¿a quánto ascendería en los anteriores de la prosperidad y de la mayor grandeza del comercio marítimo?

[16] Col. Dip., n.º 465.

se había introducido, del excesivo número de personas que se presentaban en memorial al Magistrado de la Ciudad para ser propuestas, éste ordenó y estableció las siguientes ordenanzas, que fueron aprobadas por Felipe II con su real cédula de 1594.

Primero: Que dos días antes del aniversario del noble Don Pedro de Moncada, los Cónsules y Defensores pasasen un oficio al referido Magistrado para saber si sería de su beneplácito que algunos sugetos se incluyesen en la nómina que extendía la Lonja de los pretendientes a la matrícula, para que éstos pudiesen entrar en la habilitación, hacedera por dichos Cónsules, Defensores y Concejo de los XX, del memorial que se debía presentar a los Concelleres de la Ciudad el día de la matrícula.

Segundo: Que recogidos los nombres de todas las personas que se escribían en la nómina o lista que se hacía en la Lonja, y los de aquellas que a los Concelleres se habían presentado en memorial para escribirlos el día antes del señalado por éstos, habían de convocar los Cónsules el Concejo de los XX, y en él habilitar por escrutinio (como se practicaba en la casa de la Ciudad para sus oficios) los sugetos anotados en el expresado memorial; y éstos, en dicha forma habilitados, habían de ser propuestos por los Concelleres para la matrícula.

Tercero: Que en el memorial que se presentase y leyese a los referidos Concelleres para la matrícula, se prefiriesen los sugetos casados con hijas de mercader, teniendo las demás calidades requeridas para serlo.

Quarto: Que el memorial, habilitado ya por el Concejo de los XX, se cerrase y sellase por el escribano de él, y se entregase al Cónsul *mercader* para que lo presentase a los Concelleres al tiempo que se encerraban en la sala del Ayuntamiento para formalizar la matrícula. El memorial debía abrirse allí para hacer el nombramiento según costumbre, sin concurrencia de otras personas, pues era privativo de dichos Concelleres elegir, de entre los contenidos en el memorial, los que juzgasen más dignos [17].

El Rey Felipe III, por su privilegio de 1599, concedió a súplica del Consulado: Que en adelante ninguna persona fuese admitida para la matrícula del Estamento mercantil, ni insaculada para los oficios de la Lonja, sin contar quatro años de domicilio continuo en Barcelona, y ser hijo o nieto de padres catalanes; que el acto de la insaculación para la matrícula fuese público, y después de hecha se manifestase por los Cónsules a los interesados para su inteligencia [18].

[17] Col. Dip., n.º 470.

[18] Col. Dip., n.º 472.

Como sólo en los mercaderes de matrícula podían recaer los oficios del Consulado, Casa de la Lonja, de la Ciudad y de la Diputación, que estaban por ordenanzas y constituciones afectos a su estamento [19], la ambición de estos empleos había hecho inventar una nueva clase de mercaderes titulares, que se llamaban *de rescripto*, porque eran creados con real privilegio, y en calidad de tales pretendían la habilitación para los referidos oficios. El Consulado, en virtud de representación que dirigió el Señor Carlos II, en 1683, en defensa de sus prerogativas, alcanzó de S. M. un privilegio perpetuo, confirmatorio de todas las preeminencias y derechos de que había gozado hasta entonces, principalmente para la privativa nominación de mercaderes de matrícula. Por él se concede: Que los mercaderes que por real gracia se creasen en adelante, de ningún modo, ni en tiempo alguno, se admitan, ni tengan obción a los oficios de Defensores, individuos del Colegio de los XX, síndicos, recaudadores, fieles, ni otros ministerios de la Lonja creados hasta allí ni por crear, quedando para siempre excluidos de todas las juntas y otros actos que se celebren en dicha casa, y de los asientos y registros de sus libros, como si no fuesen tales mercaderes; y que por consiguiente también los mercaderes *matriculados* sean preferidos a los *de rescripto* o *gracia real* para la insaculación en las bolsas de qualesquier empleos y cargos, así en la casa de la Ciudad, como en la Diputación, menos en el caso que faltasen de los matriculados [20].

El crédito que había adquirido la Lonja de comercio de Barcelona, y la pericia de sus mercaderes desde mucho tiempo, dio a este establecimiento grande lustre e importancia en varias ocasiones en que el Estado necesitó, no sólo de sus auxilios, sino también de sus luces y conocimientos. Tratóse en 1629 de formar en estos reynos de España unas compañías de comercio * y convoyes de galeones, para restablecer la navegación nacional, que estaba aniquilada por darse los fletes a estrangeros a causa de la poca seguridad y de los riesgos que sufría la bandera española perseguida de tantos

[19] Los mercaderes matriculados obtenían en la Lonja una plaza de *Cónsul*, otra de *Defensor*, y todos los demás oficios; en la casa de la Ciudad los de *Clavario, Fiel, Bayle, Administrador del derecho de Cops, Carcelero mayor* y los *Consulados* de Palermo, Nápoles y Cáller, para cuyos empleos alternaban con los caballeros y ciudadanos honrados. En el consistorio tenían bolsa destinada para el cargo de *Conceller IV*, para 32 plazas fixas del *Concejo de Ciento* y para *Administrador de la Tabla de los Comunes Depósitos*. En la Casa de la Diputación de las Generalidades gozaban de una de las tres plazas de *Oidores de cuentas*, y del cargo de *Credencero mayor*, y de otros subalternos.

[20] Col. Dip., n.º 181.

* Sobre la Compañía de Comercio véase CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I, p. 391-400, e *Historia de la Economía*, I, 483 y siguiente.

enemigos. Para esto convocó el Rey Don Felipe IV aquel mismo año una junta en Madrid, en la que debía tratarse de arreglar y remediar estos daños; y para vocales de ella se llamaron de orden del Rey dos comerciantes hábiles del Consulado de Sevilla, y otros dos del de Barcelona, de cuyas luces se confiaba el acierto.

La Lonja de esta ciudad nombró entre sus matriculados, y envió a sus expensas a la corte, a Clemente Talavera y a Rafael Roure, sugetos de ciencia y experiencia en la contratación, los quales llegaron a Madrid a 29 de mayo del sobredicho año. Las conferencias de la junta se debieron de alargar más de lo que se había esperado, pues duraban todavía por abril de 1632, en que se hallaba de orden del Rey detenido Talavera, después de haberse restituido su compañero a Barcelona por evitar gastos al Consulado [21].

Según los efectos, la subsistencia de esta junta fue muy pasagera, y sus conferencias nada sólido ni eficaz produxeron: antes bien parece que desde entonces se fueron disminuyendo en España el comercio, la navegación y las fábricas, a pesar de haber mandado el Rey, por su pragmática de aquel mismo año, erigir en Madrid un Consulado de comercio. Éste debía componerse de un Prior, siempre natural de la corona de Castilla: y de quatro Cónsules, uno de los Reynos de la corona de Aragón, otro de los Estados de Italia, otro de Portugal y otro de los Países Baxos, gobernándose por las ordenanzas de los Consulados de Burgos, Sevilla y Bilbao. Pero este magnífico establecimiento tampoco tuvo el deseado efecto, o por los apuros del Estado, que acabaron de destruir al comercio y a la industria, o por otras causas que no podemos por ahora alcanzar.

[21] Véase el ap. n.º 45, en donde se pueden leer los acuerdos de la Lonja, los oficios del Virrey de Cataluña y las órdenes reales que se expidieron entonces con este motivo.

CAPÍTULO XII

DE LA POLICIA MUNICIPAL DEL DESCARGADERO DEL MUELLE DE BARCELONA

En el tomo I de esta obra (P. II, p. 395) se ha tratado ya de los reglamentos y ordenanzas con que se gobernaba el antiguo gremio de los *bastages*, o sean palanquines, operarios tan necesarios en el comercio para la conducción segura de las mercancías desde el descargadero a los almacenes; cuyo fiel y loable régimen económico continúa en este cuerpo de ciudadanos útiles. Pero como el comercio marítimo no sólo necesita de las manos de éstos para el transporte, sino de otras que trabajen en las primeras y más arriesgadas faenas de la descarga y carga de los baxeles, la ciudad de Barcelona tuvo desde tiempos muy remotos un cuerpo matriculado de descargadores, con el nombre de *barqueros del muelle* [*], conocidos ya en las antiguas costumbres del Consulado del mar por el de *jovens homens de ribera*.

Aunque componían estos descargadores una comunidad separada de los palanquines, baxo de la inspección del gobierno municipal, no constan en los registros del archivo de la casa de la ciudad ordenanzas más antiguas que las del año 1325, que tuvieron varias alteraciones y reformas, conforme la experiencia las dictaba hasta el de 1472. Entre otras consta que por una real cédula de 1350, a instancia del Magistrado Municipal que representó los perjuicios, se revocó la orden que antes de la mortandad de la *peste negra* se había expedido para que los barqueros no pudiesen tener cada uno más de dos esclavos para cargar y descargar los navíos [1]. Esta provi-

[1] Col. Dip., n.º 160.

[*] Ordenanzas de la Cofradía de Barqueros, de 1380, en Bofarull, *Gremios y Cofradías*, I, p. 197. Véase también Durán Sanpere, *Los barqueros*.

dencia revocatoria manifiesta la falta de gente que se experimentaba por los crueles estragos que había hecho el azote de aquella calamidad, que fue tan general en toda Europa.

Para el mayor arreglo de los trabajos de dichos barqueros en la descarga y carga de las embarcaciones, con el fin de que cada individuo de los que asistían a las faenas pudiese percibir con más equidad y puntualidad su respectiva parte del salario, el mismo gremio obtuvo en 1395 un real privilegio perpetuo para elegirse una persona, aunque no fuese del oficio, por recaudador y distribuidor de las cantidades ganadas en las labores diarias en el muelle, haciendo cada día una lista de los individuos empleados en ellas para prorratear el repartimiento del fondo común, que debía entrar en el arca, baxo la custodia de dicho colector. Concedióles además el nuevo privilegio facultad para que, de los géneros que cargasen o descargasen cada vez, si los dueños no les querían pagar, o no les pagaban de presente el salario o alquiler que les tocaba, pudiesen embargar o retenerse lícitamente la cantidad de mercancías que cubriese el valor de la deuda, hasta quedar enteramente satisfecha. Finalmente se les concedía, que para toda faena que hubiesen de practicar en el mar, cargando, descargando o echando anclas, o en otro trabajo, en ocasión de temporal u otro caso peligroso, no se les pudiese tasar en lo venidero alquiler ni salario fixo por el gobierno, antes bien, como en estas operaciones se expusiesen a graves peligros de la vida y de sus barcas, les era lícito pedir en tales casos el salario que les pareciese y pudiesen convenir con el interesado. Pero en el caso en que se suscitasen dudas o qüestiones sobre si el temporal era o no peligroso, se atribuía a los Cónsules de la Lonja el conocimiento y decisión verbal, y no a otro juez ordinario [2].

Para bien y tranquilidad del oficio de cargadores barqueros, para evitar discordias e inconvenientes originados de tiempo atrás por ambición de algunos individuos en gran daño de todos, y asimismo para que las mercancías, que por mar se traían o sacaban del puerto de Barcelona, fuesen más seguras y puntualmente cargadas y descargadas, y removido todo riesgo, los Reyes Don Juan I y Don Alfonso V habían concedido a este gremio diversos privilegios para arreglar su policía y administración. Pero como de la inobservancia de algunos capítulos el mismo cuerpo y el público sentiría muchos perjuicios, los prohombres suplicaron al Rey en 1453, se sir-

[2] Col. Dip., n.º 258.

viese confirmar y corroborar con nuevo privilegio los antiguos para ponerles en rigurosa observancia: en cuya conseqüencia se prescriben los siguientes capítulos [3]:

«Que ningún barquero, porque llegue primero con su barca, o con su mensagero, pueda barajar ni ocupar género, ni mercancía que esté en algún navío por descargar, o apilada en la ribera o muelle para el embarque, bien sea en sacas, balas, tinajas, botas o en otra qualquiera forma: pues antes se deberá hacer entre ellos el repartimiento señalado por los prohombres del oficio.»

«Que se escriban los nombres de todos por el *Fiel* que tenía el gremio para saber quiénes y quántos han trabajado en una labor, y se les pueda repartir el correspondiente salario por los prohombres, según costumbre. Y si sobre esto se moviese qüestión, se sujetan a la determinación de dichos prohombres, según estaba prevenido en los anteriores privilegios.»

«Que los dineros, que deberán recoger dos cobradores abonados, se pongan en poder de los prohombres para dar a cada individuo la parte respectiva a sus labores en el día del repartimiento.»

«Que todos y cada uno de los barqueros que los prohombres nombraren, estén obligados, baxo la pena de veinte sueldos, a ir a cargar o descargar las naves del muelle.»

En el año de 1459 los barqueros llamados *nuevos*, a súplica de los prohombres del oficio, obtuvieron ordenanzas * peculiares, aprobadas por el Rey Don Juan II, para dar principio a su Cofradía baxo la invocación de *Santa María*, con facultad de juntarse en concejo quando les pareciere bien, y establecer una arca pía de limosnas para sufragar a los daños y desfalcos que padezca la comunidad en la pérdida de géneros y mercancías al cargar o al descargar, o en otro caso, de que debían responder los individuos. Otrosí se ordenaba: Que para aumentar el fondo de la caxa se separasen dos sueldos del salario de toda descarga que pasase del importe de quarenta, siendo de navío: y siendo de leño, un sueldo pasando de veinte: y de todo leño, la parte de cuya popa era de dichos *barqueros nuevos de Santa María*, y la de la proa de los *viejos de San Pedro*, se pondrán seis dineros en caxa: en la qual debía también entrar qualquier cantidad que restare de pico, no llegando a un dinero por cabeza en el repartimiento. Que todo el que quisiere poner barca para trabajar en dicho oficio, pagase un

[3] Col. Dip., n.º 369.

* Cf. Bofarull y Sans, *Gremios*, II, p. 316.

morabatín de entrada, que valía nueve sueldos, para la expresada caxa. Que a pluralidad de votos se eligiesen, además de los prohombres del gremio, según costumbre, quatro administradores de esta nueva cofradía y monte pío; pero que no se eligiese para estos dos oficios persona que no tenga casa dentro de la ciudad, ni que haya sido esclavo o linage de tales. Que del caudal de la caxa se había de socorrer a los individuos del oficio y cofradía que padecieren necesidad por enfermedad u otro contratiempo. Que aquel individuo que teniendo casa en la ciudad se imposibilitase por enfermedad habiendo trabajado tres años o más en el oficio, se le había de tener presente en el repartimiento de las ganancias, a discreción de los prohombres y administradores. Que si a un patrón de barca le sobreviniese alguna enfermedad, su barca podía tomar su parte en las ganancias que hiciese el oficio, mancomunadas todas las barcas, con la condición de que el enfermo pusiese hombre apto que la gobernase; y si no pudiese ponerlo, el que nombrare el gremio, debía ganar una quarta parte de la perteneciente a dicha barca. Que con la mira de que las ganancias fuesen mejor repartidas, para que unos no percibiesen demasiado, y otros poco, todo barquero podía tener una barca gruesa y otra chica, y no más, de suerte que ninguno tuviese dos de igual porte. Que uno de los prohombres o administradores, había de tener el cargo de escribir y llevar la cuenta de todo lo que ganase en la ribera o muelle, y formar el asiento de todos los laborantes, cuyo cargo había de darse por voto de todos los individuos del oficio, o de la mayor parte [4].

Aunque el gremio y cofradía de barqueros baxo la invocación de *San Pedro* era el principal y más antiguo cuerpo privilegiado de este exercicio, sus ordenanzas así económicas como piadosas, no comprehendían sino a los individuos de su comunidad, desde que se erigió la cofradía de los *barqueros nuevos* baxo la invocación de *Santa María*. Así en el año 1496 formaron sus prohombres ciertos capítulos nuevos con fuerza de ordenanza, que fueron aprobados por real cédula [5] en el mismo año, para mayor prosperidad y conservación del gremio y de sus individuos: y redúcese sustancialmente a estos puntos la parte gubernativa:

[4] Col. Dip., n.º 378.

[5] Col. Dip., n.º 424.

Que para ayudar a las faenas de la carga y descarga de los buques, se pudiesen admitir ciertos mozos o mancebos, a quienes se debía tener presentes en la porción de las ganancias, quando por vejez o males contraídos en sus labores, se imposibilitasen, en atención a que ellos también contribuían con su parte al socorro de sus patrones impedidos. Que el que solicitase entrar en el oficio de barquero, fuese reconocido y examinado por los prohombres y doce peritos de la idoneidad, robustez y salud del pretendiente, cuya edad no podía pasar de quarenta años. Que el admitido ya en el gremio, para cuya entrada se exigía un florín de oro de Aragón, debía prestar juramento de servir en las faenas de aquel exercicio un año continuo, porque sin este requisito, aunque cayesen impedidos por trabajos del mismo oficio, no podrían gozar del derecho de presencia en los repartimientos.

FIN DE LA SEGUNDA PARTE

MEMORIAS HISTORICAS

PARTE TERCERA

Antiguas Artes de Barcelona

Nam primi cuneis scindebant fissile lignum:
Tum variae venere artes.

VIRG. Georg.

A Carnicero la inventó — *PP Moles le grabó en Barcelona 1790*

PARTE TERCERA

ANTIGUAS ARTES DE BARCELONA

En el tomo I de estas Memorias se trató, con toda la extensión que prestó de sí la materia, de las artes de Barcelona, de su origen, de su antigüedad; de las causas de su arraygo y propagación en aquella capital y demás ciudades de Cataluña; del establecimiento de la industria y su clasificación; de la policía gremial de los cuerpos de artesanos; de su perpetuidad, y causas de la estimación y honor que han conservado por espacio de cinco siglos. Aquí bastará presentar al lector algunos nuevos datos y observaciones, a que convida el mismo asunto, para ilustrar o confirmar la verdad de ciertos hechos *.

* Sobre el pensamiento económico y reformista que inspira estas páginas de Capmany véanse las obras fundamentales de DOMÍNGUEZ ORTIZ, *La sociedad española en el siglo XVIII*; HERR, *The Eighteenh Century Revolution*; SÁNCHEZ AGESTA, *El pensamiento político*; SARRAILH, *L'Espagne éclairée*. Sobre Cataluña véanse además las obras de CARRERA PUJAL, *Historia de la Economía, Historia política y económica*, y *La Barcelona del segle XVIII*; MERCADER, *Els Capitans Generals*; RUIZ Y PABLO, *Historia de la Junta de Comercio*. Véase también la introducción a la parte III del t. I. Sobre la personalidad de Capmany como repre-

Por qualquiera lado que se considere la propagación y conservación de las artes entre los catalanes, se hallan nuevos motivos para admirar la sabia conducta de sus antepasados. Pero si atendemos a las causas morales, si pensamos el influxo que tienen las leyes en la conducta pública y privada de los hombres, cesará esta admiración. En vano se esfuerzan algunos en atribuir al clima, a la situación geográfica, a la montuosidad del país y a la necesidad de subsistir, las costumbres laboriosas de aquellos naturales, pues no advierten que estas mismas causas, que también concurren en otras provincias, no producen en ellas iguales efectos. Más errados han andado otros, que ignorando que en Cataluña las artes y oficios son tradicionarios desde el siglo XIII, han creído que las guerras de sucesión de principios de éste, y el acantonamiento de las tropas, animaron la industria y las manufacturas; sin reparar en que de los innumerables ramos de artes que florecen en aquel Principado, sólo cinco o seis tienen relación con el vestuario, armamento y fornitura de la milicia; y que el vasto comercio y navegación en que igualmente lleva una incomparable ventaja a las demás provincias en este siglo, de ningún modo depende del decantado acantonamiento de tropas; pudiéndose aplicar las mismas reflexiones con respecto al admirable estado de la agricultura en todos sus ramos. Además, estas mismas guerras, y los acantonamientos que posteriormente se han verificado en otras partes de esta península para varias expediciones militares, no han excitado a sus moradores a estimar el trabaxo, a codiciar los frutos de la industria; y por consiguiente todos los tesoros, derramados en algunas de ellas con el armamento de inmensas esquadras y reunión de tropas, no han hecho establecer un telar nuevo, ni producir una espiga más de trigo. Los exércitos suelen fomentar y enriquecer a un país, es cierto, pero es al que tiene ya industria, espíritu de economía y amor al trabaxo; al paso que asuelan a los demás, y así los temen como carga o castigo sus moradores. Tan contrarios efectos bien se pueden comparar con los del riego, que fertiliza las tierras preparadas y estercoladas, y esteriliza y disipa a las que no tienen antes los abonos necesarios para recibir el agua. Luego será preciso atribuir el exercicio constante de las artes en Cataluña a otras causas, que

sentante de la ideología ilustrada véase GIRALT Y RAVENTÓS, *Antonio de Capmany, historiador y escritor político*, trabajo que examina la obra histórica de Capmany y señala la novedad de su temática y de su metodología; traza el perfil político-ideológico de Capmany y subraya la evolución que siguió su pensamiento desde la época de las *Memorias* hasta su actuación en las Cortes de Cádiz; por último, analiza la influencia de Capmany en la «Renaixença» y el peso de su obra en la historiografía catalana de los siglos XIX y XX.

aunque hoy no subsistan vivas, su impulso continúa obrando por el exemplo, la tradición y la educación doméstica, y constituyen un carácter nacional, mas no individual. Un catalán de tierna edad, criado o trasplantado en país de haraganes, se vuelve haragán, y contrae los vicios o falsas ideas de los que le rodean. Éste, como lo ha enseñado ya la experiencia, fuera de la vista de los suyos perderá aquella actividad y afán de sus paysanos, aquella codicia de las ganancias de la vida laboriosa, y aquel deseo de gozar de las comodidades que ésta ofrece o promete al artesano. Los catalanes son industriosos por espíritu de imitación, reunidos en pueblo, en comunidad nacional, es decir, en el seno de sus familias, a la vista de otros que les ayuden con su exemplo: semejantes a los castores, cuya industria maravillosa queda reducida a un instinto puramente pasivo, quando se les dispersa y desune de su sociedad.

Donde no hay amor al trabaxo, todo el dinero del erario, o de los particulares, ciertamente no lo infundirá; y si para mayor desgracia este trabaxo es mirado con desprecio, y como destino de canalla o de advenedizos estrangeros, todas las gracias y privilegios tampoco le darán estimación. La experiencia días ha que nos lo enseña en varias provincias de estos reynos; y ojalá no fuese verdad. Son inmensas las sumas, grandes las esenciones, que se dispensan por el Gobierno de quarenta años a esta parte para animar la industria y las fábricas nacionales; pero yo no veo que las artes sean abrazadas por las gentes que las despreciaban antes, ni que los hijos del artesano sigan el oficio del padre, ni que el que tuvo a su padre o abuelo artesano confiese sin rubor tales ascendientes.

Algunas fábricas se establecen, y apenas nacen quando mueren; algunos talleres se abren con magníficas esperanzas, y a los tres años desaparecen. Todo es zelo, exortaciones y conversaciones de industria de parte de los que no la exercen ni honran a los que la profesan: esto es, todos blasonan de ser protectores de exercicios en que se avergonzarían haber tenido algún abuelo. Es moda tratar, escribir y disertar de industria, pero moda loable: las ideas se han mudado, es verdad, mas sólo entre los escritores: en general, la opinión de los magistrados y de los poderosos se ha trocado, mas la del pueblo subsiste siempre inmutable. Y así, como ésta lucha con la de los predicadores especulativos, por eso son tan escasos, o ningunos, los frutos que se cogen con visible y duradera utilidad.

El lugar en que se contaban cien mendigos, y doscientos descamisados ahora treinta años, los mismos cuenta hoy: su propia miseria no los levan-

la, ¿y los levantarán los discursos? ¡Dios nos libre que esta miseria sea heredada! Que entonces, no sólo no desea el hombre sacudirla, sino que la ama, se connaturaliza, y aún se honra con ella. A semejantes gentes habituadas y bien halladas con esta tranquilidad, esto es, de no discurrir, de no desear, ¿qué móvil será bastante para darles actividad y energía? Antes de establecer fábricas y de promover las artes, quisiera yo que se estableciesen costumbres laboriosas y que se enderezase la opinión popular. Sin estos dos preliminares, vanos serán todos los esfuerzos para infundir amor al trabaxo y deseos de mejorar cada uno su suerte. Mientras el pueblo menosprecie los oficios, no por lo que tienen de penosos, sino por el desdoro que teme de ellos, dexará todos los ramos de la industria en manos de estrangeros. Y quando por medio de éstos se estableciesen mil fábricas, mil talleres, nunca diríamos que los españoles son industriosos, sino que en España hay industria: que son dos cosas muy diferentes. Pero como esta industria es precaria, o como forzada, no se arrayga, no forma escuela, y así no dexa discípulos; por consiguiente, sufre contratiempos, trans-migra, cae, y al fin desaparece. Léase nuestra historia económica de un siglo acá [1].

Mientras el pueblo no llegue a conocer que vale algo por sí mismo, que la nobleza es distinta de la honra, que ésta no se pierde por algún exercicio honesto y útil a la patria, que, en fin, un individuo de la sociedad puede ser honrado sin que sea noble, y que el honor es patrimonio de todos los hombres, y los honores son privilegio de pocos, jamás saldrá de sus errores, ni de la pereza y desaliento que le inspira ese vulgar y perjudicial temor. Este temor, nacido de muchas preocupaciones, conjuradas todas contra el bienestar de los hombres y la prosperidad del estado, ha pervertido las ideas que han corrompido las costumbres, y éstas el lenguage del vulgo. En los países, como en Cataluña, en que los oficios y las artes gozan de representación civil, esto es, tienen una gerarquía, cada profesión es conocida por su propio nombre, que la define y distingue una de otra, cada vocablo guarda su etimología y su primitiva y gennina acepción. Pero en donde la vanidad o el mal ejemplo saca a los hombres de su esfera, robándoles la felicidad que debían gozar del fruto de sus destinos, el *mercader*

[1] Esta se halla en las *Memorias Políticas y Económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, que continúa publicando Don Eugenio Larruga. Admira el número de fábricas y de fabricantes estrangeros que desde Felipe IV hasta hoy se han establecido en las provincias interiores del reyno; admira la necesidad que siempre se ha padecido de artífices que viniesen de fuera del reyno a costa del gobierno o de señores zelosos, y aún admira más la rápida ruina de todos, sin dexar plantificados ni arraygados sus inventos ni sus labores entre los naturales, que es el fin a que deben dirigirse tantos esfuerzos.

se llama comerciante, el *albañil* arquitecto, el *zapatero* maestro de obra prima, el *carnicero* tablajero, el *herrero* oficial de grueso, etc.; a la *tienda* se da el nombre de lonja, o de almacén, al *despacho* el de oficina, al *oficio* el de facultad, etc.: haciéndose una especie de ilusión con usurpar nombres de significación más noble, según la opinión moderna, para huir del concepto baxo que atribuye el injusto público en semejantes pueblos a toda profesión que pide trabaxo manual o personal ministerio.

La más estraña y absurda preocupación no es la que desprecia el trabaxo en general, sino la que detesta el trabaxo sujeto a reglas y enseñanza, y que forma comunidad. Éste, dicen que desdora al hombre blanco, al noble, al de buenos pañales: mas no el exercicio de faenas ministeriales y serviles, como de azacanes, mozos de cordel, de compra, basureros, cocheros, lacayos, etc., porque suponen éstos que durante su servidumbre (como si fuere gusano de seda) la *nobleza duerme* mas no se pierde, como en los oficios: frase inaudita en el resto del mundo. Yo conozco provincias en España en que los herreros, los taberneros, los caldereros, peltreros, silleros, no son naturales de estos reynos: pero los haraganes, los contrabandistas, los ladrones y el mismo verdugo son de la tierra. En unas partes el zapatero de vaca es deshonrado, porque, dicen, ha de dar la penca al verdugo para los azotados; en otras el cordelero, porque ha de venderle el dogal; y no lo es el carpintero, que hace la horca; ni el barbero, que afeyta al mismo verdugo y a veces al ajusticiado.

Añádanse a estas y otras comunes preocupaciones, que aún reynan en varias partes, el valor que debe darles la vanidad de las mugeres, que en todos los países es de más subido punto que la de los hombres. En algunos pueblos, ni ayudan al marido oficial, ni al tratante, ni al mismo labrador: un falso pundonor, un ridículo recato, un retiro con resabios de mahometismo, privan a la industria humana de los brazos y de la cooperación personal de todo este sexo. Por milagro se verá una muger en una tienda, o taller público ni aun para cobrar el dinero de los parroquianos. En donde dominan tan funestas preocupaciones y costumbres, el hombre vale por medio hombre, y la muger nada; todos viven avergonzados; los que por su desgracia trabaxan, de la vileza de su destino; y los otros que huelgan, del parentesco con esta gente ruín. La opinión es la reyna de los hombres; y así, mientras ésta los mande y subyugue, tiempo perdido será combatirla ni con premios ni con castigos: que opinión se ha de aniquilar con otra, como se vencen las pasiones. En España no está la enfermedad en las manos,

que ágiles y hábiles las tienen sus naturales para toda empresa; el mal reside en las cabezas, y a ellas se debe aplicar la cura, mas sin que se sienta la medicina.

Un hombre, nacido y criado en un país donde corren por tradición tan estrañas opiniones, refranes y máximas, no es de maravillar si no acierta en las causas del aprecio y ardor con que se profesan en Cataluña las artes y los oficios, de la prosperidad con que florece la industria, y del contento con que vive el afanado artesano. Éste dice en voz alta y arrogante, quando se le pretende maltratar en su persona o reputación, *yo soy un menestral honrado:* éste es su mote y su blasón. Allí cada uno es igual entre sus iguales: ni la fortuna de los individuos, ni la clase de los cuerpos, desnivelan la clase general de los artífices; ningún oficio es baxo ni vil respecto a otro, porque ni la ley, ni la opinión nacional han puesto en tiempo alguno sobre ellos distinciones odiosas. Jamás se han conocido frases ni refranes en menosprecio, o abatimiento del trabaxo manual o mercantil: antes al contrario, aforismos populares que lo recomiendan y predican. Quando el marido tiene un oficio, la muger es oficiala; no es señora, pero es señora de su casa. Allí nadie se desdeña de ser lo que es, ni de lo que fue su padre: nadie tiene vergüenza de que le nombren por su profesión.

Bien se echa de ver que estas felices costumbres, que esta loable constitución, no proceden de premios, de alicientes, ni de las gracias con que se esfuerza la beneficencia del gobierno en animar y aliviar la industria en otras partes. El soberano podrá con los auxilios del erario establecer fábricas en una provincia; pero si no hace a los naturales fabricantes, el establecimiento se vuelve fábrica de arsenal, que subsiste baxo la dirección y a costa de la real hacienda. Ya hemos dicho más arriba, que ni los exércitos, ni las esquadras pudieron dar nacimiento a las artes en Cataluña, y mucho menos su aprecio y propagación; porque no es lo mismo reanimar la industria antigua, que criarla; ni dexar dinero en un país, que darle costumbres. Antes bien, si vale decir la verdad, Barcelona ha perdido gran parte de las antiguas, que la hicieron pueblo exemplar: bien que las repara y suple con el amor al trabaxo, que jamás ha decaído.

Si en Barcelona no hubiesen tenido las artes corporaciones gremiales, y éstas su peculiar código de estatutos desde el siglo XIII, hoy no existiría la memoria de ellas. Sus ordenanzas y sus reformas son los más auténticos documentos que han quedado para escribir hoy la historia de los oficios; y la antigua forma de gobierno, de que gozó aquella ciudad hasta el año

de 1714, dando a todos entrada y matrícula para los cargos públicos de su Concejo municipal, dexó depositados en los registros de las insaculaciones los nombres de los gremios y de las personas que obtuvieron los cargos en cada año, según el orden que les correspondía en las plazas [2].

El honor de estas plazas se debía comunicar no sólo a los individuos que las obtenían, sino a sus familiares y a sus profesiones. Éstas, pues, se mantuvieron en tan alto aprecio, que no sólo los menestrales jamás se desdeñaron de su exercicio, antes bien se honraban con él pasando a la posteridad su memoria con señales indelebles, que aún permanecen a la vista del público; loable costumbre, que ignoro si en otros pueblos de Europa se ha conocido. En los antiguos claustros y capillas de varias iglesias de Barcelona se registra en las losas de algunas tumbas, que sirven de pavimento, el nombre del sugeto o familia artesana que poseía aquella sepultura, y esculpida la marca o muestra de su respectivo oficio, como en competencia de los escudos de armas de ilustres casas, que campean en otras losas contiguas. Así se ven varios letreros, y algunos de carácter gótico, que dicen: *Vaso de P. N. Zapatero, y de los suyos*, y en medio esculpida una horma; *Vaso de P. N. Sastre*, con las tixeras abiertas; *Vaso de P. N. Carpintero*, con la sierra; *Vaso de P. N. Herrero*, con un yunque; y así de otros muchísimos. Pero se advierte ya que se van borrando con el continuo piso de la gente estos monumentos del honor de las artes en muchos sitios: que otros van desapareciendo con la mudanza de las sepulturas, o la de sus dueños; y que no se reparan con otras nuevas: prueba evidente de que los menestrales de estos tiempos o no se acuerdan, o se avergüenzan de imitar a sus mayores [*].

De este antiguo honor heredado y constantemente sostenido de los oficios procedía la costumbre de transmitirlos una misma familia de generación en generación; de modo que era muy común oír que la ascendencia de un menestral subía a doscientos y a trescientos años en el mismo arte, y a veces en una misma tienda o calle. Lo que se dice de los artesanos, se puede aplicar también a las demás profesiones, como de médicos, mercaderes, notarios, drogueros, boticarios, etc., que perpetuaban en sus hijos su res-

[2] Léase el ap. n.º 18, en donde se especifican los nombres y los oficios de los menestrales que tuvieron parte en el gobierno de la Ciudad en el discurso de cerca de tres siglos, baxo el título de *Concelleres* que eran los regidores.

[*] Véase la transcripción de las inscripciones funerarias del convento de San Francisco y de la catedral, en Comes, *Libro vero*; Mas, *Notes històriques*, VII, y *El fossar de la Seu*; Piñol, *Herálica de la Catedral*. Véase también la nota n.º 25 de la p. 226.

pectiva facultad, sus casas, oficinas y axuares: costumbre tan poco imitada comúnmente en las otras provincias.

Otra de las causas que ha contribuido a la estimación de los oficios y al aprecio de sus individuos, es la antigüedad de sus estatutos, esto es, la de su clasificación en cuerpos gremiales. En esta parte acaso lleva ventaja Barcelona a todas las demás ciudades de Europa, sin excluir al mismo París[3]: pues por lo tocante a España, no admite la menor duda, aun contando las ordenanzas de los pueblos más famosos y opulentos en otros siglos por su industria. Las ordenanzas más antiguas de los 48 gremios de artífices que tenía Sevilla, no suben más allá del siglo XV; las de Toledo, que eran 32 oficios, son todas de los Reyes Católicos y de Carlos I; las de Granada, que contó 35 oficios, fueron concedidas desde el año 1512 hasta 1646. Según el testimonio de Diego de Colmenares, en el año 1570 existían en Segovia 25 oficios de varias artes: los mismos eran los de Valladolid por aquel tiempo, bien que no nos consta la antigüedad de estas corporaciones. De los gremios de Madrid, como que es Corte permanente desde el año 1606, es aún mucho menor la antigüedad: pues sus ordenanzas, menos las de tres o quatro artes, son de los reynados de Felipe IV y de Carlos II.

El antiguo sistema de los oficios corporados en Barcelona no excluía a las mugeres de aplicarse a las artes que eran compatibles con su sexo, fuerzas y decencia, sujetándolas al aprendizage necesario y a las reglas de la enseñanza fabril, con la loable costumbre de no entrar sino en casa de artífice casado: y así como el aprendiz hace la escritura con el maestro, la aprendiza la hacía con la maestra.

De esta práctica hasta ahora olvidada, hay dos testimonios que por una

La mayor parte de los estatutos de las corporaciones de París son muy posteriores a los de Barcelona, según consta del libro intitulado *Manuel des Juges et Consuls*, impreso en aquella capital en 1745: para cuya comprobación se ha ideado el siguiente plan, que facilite al lector un pronto cotejo:

París Años	*Oficios*	*Barcelona Años*
1109	Arneseros	1390
1173	Alfareros	1257
1670	Albañiles	1379
1184	Caldereros	1395
1535	Canteros	1218
1571	Carpinteros	1257
1111	Cerrajeros	1257
1538	Cuberos	1257
1618	Curtidores	1311
1577	Espoleros-Freneros	1257
1357	Guanteros	1310
1566	Latoneros	1257
1653	Pasamaneros	1548
1443	Pelayres	1252
1545	Pergamineros	1311
1330	Plateros	1301
1456	Peltreros	1406
1391	Pintores-Escultores	1291
1578	Sombrereros	1545
1357	Tintoreros	1320
1573	Zapateros	1257
1594	Zurradores	1311
1560	Vayneros	1357
1467	Vidrieros	1455

estraña casualidad encontró años pasados el diligentísimo P. Caresmar en el reconocimiento del antiguo archivo de la Catedral de Barcelona entre otros instrumentos muy agenos de esta materia, aunque ambos extendidos en latín, según el estilo de aquellos tiempos. El primero, con la fecha del año 1340, y autorizado por Pedro Borrell, escribano público, expresa: que *Margarita, hija de Guillén de Marges, natural de Palau-Tordera, promete y se obliga a Margarita, muger de Berenguer Serra, vecino de Barcelona, que vivirá y permanecerá en casa de dichos consortes por quatro años continuos, a fin de aprender y de que le enseñen su oficio.* El nombre del oficio no se lee entero por estar gastado el pergamino en las primeras letras, pues sólo han quedado las últimas sílabas, que dicen... *toris*: siendo muy regular que se leyese *sartoris* o *textoris*, por ser la sastrería o el telar adaptable al sexo femenino.

El segundo instrumento de contrata, autorizado por el sobredicho escribano, es del año 1341, y en él se declara: que *Elisendis, hija de Guillén... natural del lugar de S. Salvador en el Obispado de Gerona, promete y se obliga a Bonanata, muger de Arnaldo Noguera, que habitará con ellos por espacio de seis años continuos, a fin de aprender, y de que le enseñen el oficio de cinteros que exercían.*

CAPÍTULO I

DE LAS MANUFACTURAS ANTIGUAS DE BARCELONA EN COMPETENCIA CON LAS ESTRANGERAS

Por lo que queda dicho en el tomo I de esta obra se puede venir en conocimiento del ardor y constancia con que se fomentaban y protegían la industria y las manufacturas nacionales de toda especie en los siglos XIV y XV, particularmente las de lana y algodón *. Añádase a esto que en las Cortes de Barcelona de 1481, en el capítulo XIX se estableció: que de todo algodón hilado que viniese a Cataluña de países estrangeros, se pagase el 50 por 100 de su valor o estima, baxo la pena al defraudador del perdimiento del género, y de diez libras de multa por cada quintal [1]. Posteriormente, por el capítulo II de las Cortes de Monzón de 1553, se estatuyó: que se cargase un 50 por 100 de su valor (comprehendidos los demás derechos ya impuestos) a las lanas que se quisiesen extraer de Cataluña, Rosellón y Cerdaña; no entendiéndose aquellas que de tránsito venían de unos reynos a otros, porque ya pagaban los derechos establecidos anteriormente. Las lanas que antes de esta época se extraían del Principado, adeudaban ya por el capítulo X de las Cortes de Monzón, diez sueldos por arroba la sucia, y quince la lavada.

Para fomentar igualmente las manufacturas de seda, que desde principios del siglo XIV se habían arraygado y animado en la provincia, se

[1] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes.* Cortes de 1481. Cap. XXIX.

* Véase introducción a la parte III, t. I y bibliografía allí citada. Sobre comercio durante los siglos XVI y XVII véase CARRERA PUJAL, *Historia política y económica*, I; FONTANA, *Comercio exterior de Barcelona*; GIRALT Y RAVENTÓS, *La colonia mercantil francesa de Barcelona a mediados del siglo XVII.*

ordenó en las Cortes de Monzón de 1585 el capítulo LXXII con acuerdo de los tres Brazos, que dice así: «Por quanto la experiencia enseña que hoy en Cataluña se labran terciopelos, rasos, damascos y otras telas tan bien como en Valencia y otras partes, y que se recibe un notable daño de sacar las sedas sin obrar para otros reynos; se ordena que en adelante no se puedan sacar en crudo sino pagando un 50 por 100 de su coste.»

Pero con el transcurso de los tiempos y los males que sufriría el país por causa de las guerras desde mediados del siglo XVII, la industria y las fábricas habían padecido tanta decadencia y ruina, que en las Cortes de Barcelona de 1706, entre varias constituciones que se establecieron, fue la del capítulo XXVII, por la qual se estatuye: Que todo estrangero (como no fuese francés) que quisiere venir a Cataluña a plantificar alguna nueva fábrica de manufacturas, así de seda como de lana y otros géneros, o nuevos tintes, fuese recibido y tratado benignamente como otro vasallo; sin tener que recibirse de maestro en ningún arte, ni pagar interés alguno para exercer el suyo; que estos fabricantes podían en sus casas vender públicamente por mayor y por menor los géneros que labrasen en sus nuevas fábricas; pero que habían de tener uno o más mancebos o aprendices naturales del país, a quienes debían enseñar la nueva manufactura [2].

De esta providencia se infiere que los tintes y las manufacturas de lanas, en otro tiempo tan prosperadas, no eran las que menos habían padecido en aquellas circunstancias; y aún admira más la decadencia de las últimas, que a principios del siglo XV habían subido a tanto auge que el Magistrado municipal de Barcelona tuvo que mandar construir en 1411 la lonja pública para la venta o mercado de los paños (llamada entonces la *Halla dels draps*) [*]; lo que se executaba antes en la casa de la Lonja del mar, con incomodidad del comercio. Desde el año de 1507, en que la negociación de las estofas de lana habría ya decaído, el nuevo edificio se destinó para sala de armas de la ciudad hasta 1651, en que por orden de Felipe IV, después de sosegadas las turbulencias de la provincia, se aplicó a palacio de los Vireyes, en donde han habitado y residen actualmente los Capitanes Generales de la Provincia. La capacidad de su estructura manifiesta quán fuerte sería el despacho y mercado de paños, pues precisó a la ciudad a construir tan grandioso edificio para la comodidad pública.

[2] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*, Cortes de 1706, Cap. XXVII.

[*] Más noticias en CARRERAS CANDI, *La ciutat de Barcelona*, p. 618, 656-657 y 804.

Sin embargo de la variedad de ramos de industria que parece florecían en Barcelona y otros pueblos de Cataluña, admiran los copiosos renglones de toda especie de manufacturas que entraban en el país por mano de los estrangeros.

Por los estados del comercio de introducción que hacían los Alemanes y Saboyanos desde el año 1424 consta en la segunda parte de este tomo: que por mano de éstos se importaba lino, cáñamo, hilos, lencerías, encaxes, tapices, mercería, quincallería, salitre, pólvora, licores destilados, algodón en blanco y teñido, productos todos de la industria estrangera.

En Milán, dice Uzano, se acopiaban casi todos los artefactos de la Lombardía, para pasarlos por Génova a los países estrangeros: y sacábase infinita mercería de todas suertes, como armaduras de malla, y hoja de lata de todas clases, acero, hierro labrado, fustanes, lienzos y medios paños.

Más adelante, por las tarifas de las aduanas de Cataluña [3] desde 1481 hasta 1632, se manifiestan los varios artículos estrangeros que se introducían por el comercio, con especificación de sus nombres, los mismos a muy corta diferencia de los que hoy recibimos de aquellos países, así en toda suerte de lencería, mercería, texidos de lana, de seda y de algodón de diversas calidades, como de peletería y productos naturales o compuestos, tanto medicinales como pintóricos.

Allí se leen los nombres de cada artículo, y por ellos se demuestra el lugar de la fábrica, y a veces la vía por donde venían a España: circunstancias más curiosas e instructivas de lo que parece, para comparar la industria y consumos respectivos de los pueblos, el luxo, las necesidades, o los gustos de las gentes en varias épocas. De aquí se puede colegir que cotejando lo que se extraía de estos reynos con lo que se introducía de los estraños, la balanza caía siempre a favor de éstos con notable ventaja.

Si Cataluña, que era entonces, como lo es ahora, la provincia más industriosa de España, recibía tanta copia y variedad de géneros y artefactos de afuera, ¿quánta no se introduciría en las demás? Verdad es que Barcelona sería entonces el depósito de mucha parte de los géneros que entraban por mar, para transportarlos después a los Reynos de Aragón, Navarra y Castilla.

Primeramente hemos de sentar que las lencerías que se introducían en Cataluña desde el siglo XIII hasta el XVII, venían de Flandes, Brabante,

[3] Ap. n.os 34 y 36.

Champaña, Picardía y Bretaña: provincias en donde ha sido esta industria conocida y floreciente hasta nuestros días.

Entre los artículos de mercería y quincallería que recibió Barcelona en todo el siglo XV y los dos posteriores, se leen en los artefactos los nombres de *París, Tolosa, León, Anjou, Alemania, Bohemia, Cambray, Namur, Borgoña, Ostende, Hainaut, Milán, Ferrara, Padua, Bérgamo, Crema, Nápoles, Luca;* y en ninguno el de *Inglaterra.*

Entre los artículos de géneros de lana, algodón, seda y mezclas, se leen los nombres de *Francia, Auvernia, Nimes, León, Flandes, Brujas, Turnay, Ipra, Odenarda, Venecia, Génova, Milán, Cremona, Crema, Piamonte, Bolonia, Nápoles, Alexandría.* Sólo en 1636 suena el de *Inglaterra* en el ramo de medias de estambre: en cuyo año se encuentra por primera vez el de *rubielos de Aragón, terciopelos y damascos carmesíes de Valencia, y mantellinas blancas de estambre de Mallorca.*

Por otra parte, la introducción de estofas de lana de los Países-Baxos, y de varias partes de Francia, era tan antigua en Barcelona, que las ordenanzas que se publicaron en esta ciudad en 1271 para arreglo de los aranceles de los corredores, que van insertas en el tomo II de estas Memorias [4], se trata de lo que debían llevar por cada pieza de paño de color de *Flandes*, de *Staffort*, de *Biffes*, de *Arrás*, de *Lanoi*, de *Santomer*, de *Provins*, de *Valencienas*, de *Brujas* y de *Vervins*, y quánto por cada pieza de paño de *Francia*, esto es, de *París*, de *S. Dionisio*, de *Châlons*, de *Narbona*, de *Montolieu*, de *Béziers*, y de lienzos de *Rheims*.

Otra de las pruebas de que desde los primeros tiempos las estofas ricas y superfinas de lana florecieron en Flandes y Champaña antes que en ninguna otra parte de Europa, es que quando el Rey de Aragón D. Jayme II, una vez en 1311, y otra en 1322, quiso enviar regalos al Soldán de Egypto, los paños azules y verdes eran de *Châlons*, los anascotes encarnados de *Douai* e *Iprés*, y los lienzos finos de *Rheims* [5], sin que en los expresados presentes se haga mención de estofa alguna de España, ni de Barcelona, en donde no estarían aún estos texidos bastante adelantados para poderlos presentar como regalo especial a las Cortes estrangeras.

Más adelante, esto es, cerca del año 1310, escribía el florentín Balducci su práctica del comercio, tantas veces citada en este tomo: y en varias partes de su tratado especifica los lugares de fábricas de paños y demás gé

[4] Ap. n.º 25.

[5] Col. Dip., n.os 90 y 109.

neros de lana, conocidos en Flandes y Brabante por los comerciantes; y eran *Anveres, Alost, Brujas, Bruselas, Cambray, Canmúa, Delft, Dondiscat, Danai, Gante, Iprés, Lila, Lovaina, Lungamerca, Longwi, Malinas, Maubeuge, Odenarda, Ruremunda, Turnai, Starbourg, Valencienes* y *Anguien* en el Hainaut.

Hablando en otra parte de los paños que se comerciaban en Francia, trae los siguientes pueblos de fábricas: en Champaña *Châlons, Tessi, Prorins, Languien:* en la Isla de Francia *París, San Dionis,* el *Nago*: en Normandía *Caen, Mostavilliers*: en Picardía *Amiens, Mosteruol*: en Artois *Arras* y *Bottona*; y en Languedoc *Narbona, Montolieu, Carcasona, Tolosa* y *Beziers.* Pero Uzano, otro negociante florentín, que escribía hacia el año 1436, añade a estas fábricas del Languedoc otras nuevas, como eran las de *Grasse, Limon, S. Gant, Borda, Castelnou, Monreal, San Félix, La Roche, La Pinte, Signac, Arzingue* y *Clemont.*

Balducci dice: que para los consumos de Nápoles y Sicilia, desde principios del siglo XIV concurrían, con los demás paños estrangeros, los de Cataluña, Mallorca y Perpiñán, expresando que todos éstos se vendían a piezas. Y Uzano añade un siglo después que las manufacturas de lana eran florecientes en Perpiñán en su tiempo, que proveían de paños a los florentines para comerciarlos al Levante, los quales tomaban en el puerto de Cete; y por fortuna nos ha conservado los nombres de los dueños de fábrica de aquella villa [6].

En la petición inserta en un privilegio concedido en 1418 por el Rey de Aragón D. Alonso V al Colegio de la mercadería de Mallorca, se pretendía: que todos los paños estrangeros, de qualquiera ley y peyne, crudos o adobados, en blanco o de color, pudiesen entrar por vía de comercio para adobar o teñir, y extraerlos en piezas enteras por mercadería, aboliendo la antigua prohibición de ser confiscados y despedazados los paños forasteros que no tuviesen el peyne, ley y marca de los del país. Los que interpretaron la prohibición, alegaban que las antiguas ordenanzas impusieron aquella pena a fin de que no se cortasen ni vendiesen por mayor para vestir, y no de que no entrasen por vía de comercio; porque lo contrario sería coartar la contratación, que consiste en la entrada y saca de géneros comerciables, sin la qual la Isla no podría sustentarse: habiendo acreditado la experien-

[6] Los nombres de los fabricantes son: *Bernardo Cafis, Juan Alba, Guillén Pellicer, Pedro Torrents, Juan Rigals, Arnaldo Sorts, Jorge Cotal, Bartolomé Sabiunt, Mateo Bonramó, Bernardo Riusech, Francisco Cafis, Juan Costa, Andrés Amich, Bernardo Coter* y *Benito Tauler.*

cia que de haber cesado el tránsito de tales paños estrangeros habían recibido gran disminución y daño no tan sólo el comercio, mas también los talleres de los pelayres y de los tintoreros y otras artes y personas que tenían de ellos dependencia: porque tales paños, viniendo a Mallorca, y descargándose allí de tránsito, por causa de los buenos aparejos y tintes que se daban, vendrían en crudo, y dexarían el valor de los aparejos y de los tintes; y los comerciantes más libremente y con mayor beneficio suyo harían empleos de paños de diversas suertes y precios que de uno tan solamente.

En prueba de que el arte de la lana aún estaba floreciente en Mallorca a principios del siglo siguiente, se puede citar un privilegio de D. Fernando el Católico, de 1511, en que se concede: que sean preferidos para los cargamentos de géneros y frutos de Mallorca los buques del país a los estrangeros. Allí consta que la causa que motivó la petición de los naturales fue la freqüente entrada de baxeles vizcaínos y de otras partes, que pretendían cargar los paños y otros géneros de la Isla [7].

Por los años 1436 refiere el citado Uzano que había gran despacho en Roma de los paños ingleses, cuyos nombres más conocidos entonces eran: los de *Cotiswald* encarnados, negros, azules, celestes, verdes subidos, escarlatines y blancos de leche: después especifica los de *Wilfort*, y los llamados *Secchisos* de los mismos colores. Además tenían también mucho despacho en aquella Corte, según testimonio del mismo autor, los paños de *Perpiñán* encarnados, azules, celestes, rosados, pardos fornidos de pelo: los de *Veroins*, finos violados, grises: los verdes de *Mostavilliers*: los de *Languedoc* de todos colores: y los de *Lodolo*, encarnados, azules, celestes, pardos, esmeraldinos y blancos de leche.

Además de estas fábricas de estofas de lana, y de las otras más arriba referidas, nombra Uzano otras muy conocidas en su tiempo, y eran: las de *Viena* en el Delfinado, de *Provenza*, de *Mompeller*, de *Scocia*, de *Londres*, de *Génova*, de *Verona*, de *Como*, de *Brescia*, de *Mantua*, de *Monza*, de *Milán*, de *Carfagnana*, de *Bisignano*, de *Nochera*, de *Volterra*, de *Radicondoli*, de *S. Giminiano*, de *Florencia*, de *Prato*, de *Pistoya*, de *Sena* y aun de *Esclavonia*.

En vista de estos datos podrá el lector político, subiendo de siglo en siglo, recorrer el estado de la industria conocida en Europa antes que la

[7] *Privilegis y Capítols en favor del Collegi de la Mercaderia de Mallorca*, p. 47.

Inglaterra, la Alemania, la Irlanda hubiesen pensado en aplicarse a los útiles ramos del arte de la lana, y de la lencería; y desengañarse de que en muchas partes no ha sido nueva la plantificación de las fábricas, como creen los modernos, sino muy antigua, aunque con intermisiones padecidas por guerras, u otros sucesos, que las tuvieron en más o menos decadencia.

Pero donde más florecían las estofas de lana, por la delicadeza del texido y variedad y finura de colores, fue en Florencia desde principios del siglo XV, en cuyo tiempo llegaron a la última brillantez y perfección descubierta hasta entonces *. Para los paños de superior calidad se servían los florentines, según testimonio de Balducci y de Uzano, de lanas casi todas estrangeras y ultramontanas, especialmente desde que las de Toscana, de Cerdeña, de Roma y de Nápoles no podían emplearse sino para ropas bastas y ordinarias, ni dar abasto por su cantidad a la grande copia de telas que se fabricaban.

Para los paños de primera suerte se proveían de las lanas de *España* y de *Portugal*; para los de segunda de las de *Glocester* y *Exerter* en Inglaterra; y para las de tercera, de las de *Francia, Mallorca, Menorca, Cerdeña, Berbería*, la *Pulla* y la *Romaña*; y con estas dos últimas, mezcladas con las de Toscana, fabricaban los paños bastos, llamados sayales, cordellates y rajas.

En los colores no fueron menos famosos los florentines, cuya variedad era tan estimada y apetecida en aquellos tiempos, como en los nuestros, en que el luxo y el capricho han hecho exprimir tantos matices y combinaciones al arte de la tintorería. Además de los colores enteros, como el *negro, azul, verde, encarnado* y *amarillo*, se conocían las mezclas y grises, las distintas graduaciones de un mismo color, y los que llamamos medios colores. Así es que, por los nombres compuestos que se leen en las listas de ropas, se echa de ver que se hacían de tres clases de *azul turquí*, de tres de *celeste*, de tres de *morado*, de tres de *escarlata*, de tres de *verde*, de dos de *violado*, de dos de *rosado;* sin contar los colores que imitaban a los de los vegetales y pieles de animales, como sea el *aclavelado*, el de *saluco*, el de *rosa seca*, el de *carne de membrillo*, el de *melocotón*, el *leonado*, el *pabonado*, el *anteado* y el *blanco de leche*, etc.

* Sobre la industria lanera y sedera de Florencia véanse los trabajos y el repertorio bibliográfico de SAPORI, *Studi di storia economica*, y *Le marchand italien*, p. 24-28.

De las estofas de seda

Si de las estofas de lana volvemos la vista a las de seda, aún nos maravillaremos más del estado y punto tan brillante a que las elevó el buen gusto e ingenio de los florentines. Por una cuenta que trae el citado Uzano de los diferentes texidos que en su tiempo se remitían a Londres, se manifiesta hasta dónde reynaba entonces el arte en Florencia y el luxo en la Corte de Inglaterra. Además de siete especies de terciopelos entre lisos y de realce de diversos colores, se cuentan cinco llanos y tres de realce, brocados de oro; tres clases de damascos y una brocada de plata; dos clases de raso, una brocada de oro y plata, y otra lisa de diversos colores fuertes; dos clases de tercianelas brocadas de plata; brocatelos de oro de Colonia; imperiales recamados y tafetanes de Bolonia.

CAPÍTULO II

SI LA INDUSTRIA Y LAS ARTES DE ESPAÑA HAN IGUALADO EN ALGÚN TIEMPO A LAS ESTRANGERAS

Supuesta por el capítulo antecedente la grande extensión de industria en tantas provincias y pueblos de Europa, de que hasta hoy se tenía muy poca o ninguna noticia, cesará la admiración de que los reynos de España, comprehendida la Corona de Aragón, hayan sido en todos tiempos tributarios del estrangero en los objetos del luxo, de comodidad y aun de necesidad, no sólo después del descubrimiento y conquista de las Indias, como conceden casi todos los escritores económicos regnícolas, sino antes de este pasmoso suceso, como lo enseñarán algunos hechos conservados casualmente entre los historiadores, las reflexiones y cálculos sacados del estado físico y moral de nuestras provincias, en que pocos han parado la consideración, y las noticias que hemos recopilado en el presente capítulo. Así, pues, es tan digna de loor la aplicación e industria de los catalanes en aquellos tiempos, en que habían de competir con la de los estrangeros, más adelantados que ellos en las manufacturas, como su laboriosidad actual en conservarse en algunos ramos rivales de los modernos. Pero así como entonces no pudieron impedir la introducción de los texidos de lino, de seda, de la mercería y quincallería, que siempre venía del estrangero, tampoco la pueden impedir ahora.

Parece que hay ciertas especies de industria que tienen, por decirlo así, su país nativo, o centro natural, a donde vuelven a arraygarse después de haber sufrido algunas interrupciones. Harto claro lo hemos visto en lo que queda referido en este tomo acerca de las clases de comercio y objetos comerciables de varios pueblos de Europa, los quales, habiendo perdido la actividad de sus antiguas fábricas, las han restaurado en los tiempos mo-

dernos, pareciendo una creación nueva lo que ha sido sólo regeneración. La lencería fina siempre ha sido patrimonio de los moradores de la Flandes, Champaña y Bretaña, hasta que la Silesia, y últimamente la Irlanda, las han usurpado parte de esta industria: lo mismo podemos decir de los paños, cuyas fábricas florecen hoy en el país mismo en donde florecieron quatro siglos antes. Los que no sepan que el Languedoc contaba entonces veinte y dos pueblos de fábricas a principios del siglo XV, atribuirán al genio del gran Ministro Colbert la primera plantificación de ellas en Francia. La mercería y la quincallería siempre ha estado domiciliada en el círculo de Suabia y en parte de la Lombardía: de allí la traían a Barcelona los Alemanes, los Saboyanos y los Piamonteses por los puertos de Génova y de Niza en 1424. Estos ramos y otros privilegiados de ciertas naciones, nunca los conoció Cataluña, y mucho menos otra de las provincias de España.

Armamentos y pertrechos de guerra

¿Qué diremos del importante artículo de la provisión de armamentos de los exércitos, que desde el reynado de Carlos I venía casi enteramente de los países estrangeros? Llamo estrangeros la Flandes y el Estado de Milán, porque aunque eran dominios de la Corona de España, no eran parte de nuestro continente, ni sus habitantes naturales españoles. Quando el Doctor Francisco Villalobos *, médico del Emperador Carlos V, en su libro de los *Problemas naturales y morales*, que escribía por los años 1531, habla de los gastos y preparativos que causa una guerra en España, dice: «La primera necesidad es de artillería, con todas sus municiones y aparejos. Y si queréis saber quánta es esta necesidad, allegaos al capitán del artillería de Castilla, y deciros ha: que es menester que venga madera e pólvora desde Flandes en una flota que venga a muy buen recaudo por el mar océano; y que la fusilería y los maestros de fundición y los carpinteros de los carretones (cureñas) vengan de Italia en otra flota.» De la respuesta de S. Francisco de Borja siendo Virey de Cataluña en 1516, dada a su secretario, que pidiendo al Gobernador de Milán cien alabardas, puso *albardas* en la carta que firmó su amo sin leerla; infiero yo (otros buscan el chiste) que estas armas se labraban de superior calidad en la Lombardía, quando no las compraba en España.

* Sobre Francisco Villalobos véase Hernández Morejón, *Historia bibliográfica*.

Estos pasages indican bastantemente que la artillería y sus pertrechos venían de fuera de la península, al modo que venían las fornituras y muchas armas hasta principios de este siglo, en que habiéndose desmembrado aquellos estados de la Corona Española, y siendo ya forzoso socorrernos dentro de casa de armamentos y vestuarios para la expedición de Sicilia en 1718, se hicieron los primeros asientos de estas provisiones bélicas en Barcelona, en ocasión que las largas guerras internas de principios de este siglo habían esparcido algunas ideas, experiencias y dinero en la península para este género de empresas. Las fundiciones de artillería, que hoy tenemos dentro de casa, se hacían antes casi todas en Italia y Flandes y en aquellos países se formaban nuestros ingenieros. Nuestros exércitos militaban casi continuamente en Lombardía, en Alemania y en los Países-Baxos; por consiguiente a la España ningún dinero refluía de su manutención, vestuario y armamento, siendo tres objetos de inmenso consumo y dispendio, que movían las manos de los estrangeros, enriquecían sus países y empobrecían nuestro erario, sin dar ocupación a la industria nacional, que era quando más lo necesitaba después de haber descubierto el nuevo mundo, cuya posesión alhagüeña convidaba a los naturales con esperanzas de riqueza y comodidades a dexar las faenas humildes y penosas de las artes por la vida aventurera de los viages y carrera de Indias. Esta perspectiva de una vida noble y holgada, y de una rápida y grande fortuna, no se presentó ni a los principios, ni después de dos siglos, a los catalanes, que como vasallos de la Corona de Aragón (como si fuesen súbditos del Mogol y no de una misma Monarquía) no tenían derecho a disfrutar, ni con su trabaxo, ni con su holgazanería, aquellas remotas regiones; si para dicha, o si para desgracia de su provincia, no es fácil ahora acertar *. Lo que se puede asegurar, según lo ha mostrado en nuestros tiempos la experiencia, y lo va cada día acreditando más, es que las Américas nada hubieran perdido con la comunicación de gente laboriosa y activa, que podía haber atajado por algún tiempo la primera inundación de los géneros estrangeros y del contrabando.

* Sobre exclusión y participación de los catalanes en la empresa americana véase RAHOLA, *Comercio de Cataluña con América*. Extensa información bibliográfica en SOLDEVILA, *Historia de España*, III, p. 96-103; VICENS I VIVES, *Els Trastàmares*, p. 240-243.

Si a España perjudicó el descubrimiento de las Indias

Ponderan mucho los escritores políticos, así nacionales como estrangeros, la brecha que hicieron a la agricultura, comercio y fábricas de España los famosos sucesos, únicos en esta Monarquía, es a saber, la proscripción de los judíos, la conquista de las Indias y la expulsión de los moriscos *. Admiro como se han olvidado que los nuevos dominios en Flandes, Nápoles y Milán, pueden entrar en el número de las causas del atraso de nuestras fábricas en la península. Aquellos estados tenían cabalmente bastante industria, fábricas y espíritu mercantil, quando se incorporaron a esta Monarquía: por consiguiente, ellos nos enviaban sus artefactos, sus modas, sus gustos; jamás su dinero, pues nada recibían de nosotros, sino algunas materias primeras. El real erario salía tan ganancioso como la nación; los fueros de aquellos países eran más que sus tributos; y éstos se exigían, se administraban y se refundían en el mismo país, como el agua que llueve en el mar. Harto alivio era quando no tenía que enviar el Rey la dotación para los Gobernadores y su guardia.

Si las provincias de España tuvieron el comercio, la industria y la agricultura en el próspero estado que vulgarmente se dice, antes del descubrimiento de las Indias, y en los primeros años del siglo XVI, disculpa merecen los que atribuyen a las tres referidas causas la decadencia y ruina de estos tres ramos de la economía activa de la nación.

Pero yo quiero por un momento suspender el juicio acerca de este tan brillante estado de las artes útiles en estos reynos; quando me sobran hechos positivos, pruebas negativas, e inducciones, sacadas del estado natural y civil que tenían las mismas provincias en los tiempos en que se suponen sus progresos.

El florentín Balducci Pegolotti, cuyo testimonio hemos citado tantas veces en este tomo, en su tratado práctico de comercio que escribió por los años 1340, ninguna mención hace de nuestras provincias marítimas ni me-

* Sobre la España de los siglos XVI y XVII véanse las obras de CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*; HAMILTON, *American treasure*, y *El florecimiento del capitalismo*; LARRAZ, *La época del mercantilismo*; VILAR, *Le temps du «Quichotte»*; VIÑAS MEY, *El problema de la tierra*. Sobre la expulsión de los judíos y de los moriscos véanse, respectivamente, BAER, *Die Vertreibung der Juden*; REGLÁ, *La expulsión de los moriscos*. Sobre las consecuencias económicas y políticas del descubrimiento de América véase SÁNCHEZ ALBORNOZ, *España, un enigma histórico*, y MUÑOZ PÉREZ, *El comercio de Indias bajo los Austrias*.

diterráneas acerca de algún género de tráfico naval ni terrestre. Habla como práctico negociante, y como testigo ocular de los mercados, fábricas, ferias y objetos comerciables de todos los pueblos de Europa, para instruir y dirigir en sus operaciones a los mercaderes paysanos suyos, que corrían entonces la Europa. Mas ningún puerto de Galicia, Asturias, Castilla y costa cantábrica menciona una sola vez; ni en la enumeración de tantos artículos mercantiles como especifica de todos los países, ya de frutos naturales, ya de artificiales, nada nombra propio de producciones o de fábrica española *.

De aquí empieza mi primera duda: porque si hubiesen poseído estos ramos de comercio e industria los españoles en aquel tiempo, ¿cómo los hubiera pasado en silencio un escritor que daba razón de todos los frutos y materias manufacturadas que eran entonces objeto del comercio general de la Europa: de los puertos de embarcadero: de los mercados de las compras y ventas; de las calidades, precios y nombres de los géneros; de las prácticas y estilos de las plazas, mercados y ferias conocidas en todos los países de occidente, y de las relaciones que éstos tenían con los de oriente, en todo lo qual es muy diligente y muy menudo?

Un escritor que especifica las ferias famosas de Flandes, de Brabante, de Champaña, de Languedoc, de Provenza, de Lombardía y de Inglaterra para las compras de lanas, no por curiosidad meramente histórica, sino por interés mercantil, hubiera igualmente mencionado las ferias y fábricas más célebres de la Corona de Castilla, si estos establecimientos hubiesen tenido relación con los estrangeros, o hubiesen formado un ramo para el comercio externo.

Aun de las pocas plazas que nombra en las costas meridionales de España, son sólo quatro o cinco de las que cuenta extracción de manufacturas, porque casi siempre se reduce a crudos y materias primeras, y a algunos frutos, como eran: *miel, grana-kermes, trigo, sal, cera, azafrán, cueros al pelo, pieles, lana, aceyte, arroz, seda en rama, almendras, nueces, higos* y *pasas*. Alguna vez habla de cordovanes y gamuzas de Valencia y de Barcelona, de coral labrado de Cataluña, de paños de dichas dos ciudades y de Mallorca y Perpiñán.

Por el estado que este autor, y cien años después su compatriota Juan de Uzano, freqüentemente citado en este tomo, presentan de la industria y fábricas de varias partes de Europa, como de los Países-Baxos, Francia,

* Sobre el comercio medieval de Castilla véase CARLÉ, *Mercaderes en Castilla*; SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*.

Lombardía y Toscana; se podrán desengañar los escritores económicos, que han creído que son modernos los establecimientos del arte de la lana entre los estrangeros, suponiendo que de la decadencia de los nuestros se levantaron los de éstos. Hay gran diferencia entre una industria popular para vestir la gente aldeana del país y una industria fina, rica y variada, para el consumo de la corte, sustentación del luxo y despacho externo, que es el que hicieron siempre los estrangeros con nosotros.

Es de advertir que Uzano, que escribía hacia el año 1440, y que sigue las mismas observaciones y reglas que Balducci, pasa en silencio también las fábricas de Segovia, Toledo, Burgos, etc., y las ferias famosas de Medina del Campo; a lo menos, si existían en aquel tiempo, no eran conocidas de los estrangeros, o tenían muy poca influencia en la balanza del comercio general. Pero, así el uno como el otro autor hablan continuamente de las lanas que se extraían de Castilla y Aragón por el Ebro, y también por Valencia, pues en el grao de esta ciudad y en Tortosa cargaban los estrangeros. En efecto, en 1340, en 1440 y en 1481 se hace mención de esta saca por el mediterráneo, sin contar la que se executaría por los puertos de Castilla y Vizcaya; bien que ignoramos si en la primera época se exportaban para el Norte, como se practicó después, y aun se continúa por aquellos puertos.

Lo cierto es que por el capítulo XIX de las Cortes de Barcelona del año 1481 se impusieron seis dineros por arroba de lana sucia, y doce por la lavada, que salía de Arragón y Castilla por el descargadero de Tortosa. Pero, si salía por otra parte de Cataluña, debían adeudar las dos clases el quádruplo [1].

Por otra parte sabemos que las lanas de Castilla no tenían el grado de bondad y de finura que las inglesas, de que se surtían las fábricas finas de Flandes y Florencia. Así, las de España no pudieron competir con éstas hasta mucho tiempo después, esto es, hasta mediados del siglo XV; a lo menos las de Barcelona y Perpiñán, que se surtían para las mezclas de lana de Inglaterra por aquel tiempo.

Sabemos también por la historia, que con motivo del casamiento del Príncipe heredero de Castilla, hijo del Rey Don Enrique III, con Doña Catalina, hija del Duque de Léncastre, en 1394, vino de aquella Isla una gran porción de ganado merino [*] a este Reyno, en parte del dote de la In-

[1] *Capítulos de Actos y Constituciones hechas en Cortes*. Cortes de 1481. Cap. XIX.

[*] Véase LOPEZ. *El origen de la oveja merina*.

fanta. Aquel ganado probó tan bien en estas tierras, que fue después su esquilmo uno de los principales ramos de exportación del comercio castellano. Dentro de algunos años las manufacturas del país se vieron en estado, si no de competir con las estrangeras, a lo menos de abastecer el consumo común: por lo qual el Reyno, en las Cortes de Madrid de 1419, pidió se prohibiese la introducción de paños forasteros en atención a los perjuicios que de ella se seguían a las fábricas nacionales: bien que no está claro si se habla de los paños de fuera de la península, o de los fabricados en las provincias de la Corona de Aragón, que entonces eran estados estrangeros para Castilla.

Por el quaderno de los diezmos y aduanas de Castilla del año 1457, consta una respuesta del Rey D. Enrique IV, a la petición LXXIV de las Cortes de Burgos, que dice así: «Con condición que todos pannos de Sant Johan, e primans, e bucardanes, e todos los otros pannos de *Gascuenna*, e *Catalunnia*, e *Aragón*, excepto los pannos del *Regno de Valencia*, non puedan salir nin pasar por otros puertos algunos, salvo por los desta dicha renta; e ansí mismo que qualquier mercaderías que en qualquier manera ovieren de sacar o levar destos mis Regnos al de Aragón, e ovieren de traer deste a los míos los recueros, e otras personas, e mercaderes de Avila y Segovia, e Arévalo, e del Cabildo de Atienza, e de Toledo: excepto los dichos pannos, que non puedan pasar nin pasen por los otros puertos de los Obispados de Cuenca e Cartagena con el Regno de Murcia, e Arcedianazgo de Alcaraz.» Y en prueba de que se introducían en las provincias de Castilla varias estofas de lana de las de Aragón, se puede citar una ordenanza del Rey D. Juan II del año 1442, en que las tasa, nombrándolas por este orden: *Sanjuanes prietos e pardillos, y de todos otros colores; pannos verbies de todos colores de Valencia*; *pardillos de Zaragoza*; *pannos de Perpiñán*[2].

Vuelvo a repetir que el mayor comercio externo de España ha sido casi siempre en frutos, y no en manufacturas de industria o invención nacional. Si los paños de Castilla salieron para reynos estraños, fue en cierto período de tiempo, muy posterior al descubrimiento de las Indias: y éstos eran los negros y azules, esto es, los de colores enteros, que se vendían en Roma para eclesiásticos y curiales, así por el suavísimo tacto de la tela, como por la firmeza de estos dos colores.

Que en la Corona de Castilla hubo también fábricas de paños antes del

[2] SÁEZ: *Apéndice a la Crónica de Don Juan II*, I, 107.

descubrimiento de las Indias tampoco puede dudarse, porque en la ordenanza más arriba citada de tasas de D. Juan II se especifican los paños pardillos de *Valladolid* y de *Segovia*, los azules y verde-oscuros de *Palencia*, *Cuenca* y *Córdoba*; los verde-oscuros, pardos-tanillos y pardos limpios y subidos de color de *Ciudad*, de *Baeza* y de *Chinchilla*. Pero no se indica que fuesen artículos de comercio exterior, sino del consumo interno, y aun común: porque en la misma ordenanza tasa igualmente una gran variedad de paños estrangeros que se introducían por aquel mismo tiempo, y debían de servir para el luxo y comodidad de la gente rica, según resulta de la diferencia de precios entre los de dentro y los de fuera del Reyno. Por dicho documento consta: que la vara del paño más fino de Valladolid y Segovia se vendía a 40 maravedís, y del de *Florencia* a 167: la del más fino de Palencia, Cuenca y Córdoba a 34 maravedís, y del de *Brujas* a 140: la del paño berví de Valencia a 45 maravedís, y del de *Flandes* a 80. Tampoco se habla de granas labradas en España, pues todas venían entonces de *Iprés*, *Londres* y *Florencia*, siendo la más cara la de Londres, pues se tasó a 400 maravedís la vara. Háblase también de los fustanes que venían de *Génova*, y de otras partes de *Levante*; y en orden a papel, sólo se hace mención del de Xátiva y de Toledo.

La introducción de ropas y texidos estrangeros de uso noble, no sólo era antigua en ambas Coronas de Castilla y de Aragón, sino que una y otra recibían las mismas clases de estofas. En las Cortes de Valladolid, de 1351, expidió el Rey Don Pedro el famoso ordenamiento de los menestrales, en el qual se hace mención de algunas estofas de fuera del Reyno. En el capítulo de los tundidores especifica la escarlata de *Iprés*, y los demás paños de colores de la misma ciudad, de *Malinas*, de *Bruselas*, de *Villeforda*, de *Brujas*, de *Gante*, de *Biadés*. Y poniendo precios a la hechura de varios artefactos del Reyno, nombra el *tabardo catalán*, y el *escudo catalán encorado* de almacén; cuya moda o uso se habría introducido en Castilla.

Del quaderno de las Cortes de Toro, celebradas por el Rey Don Juan el I. en 1386, se sacan también varios nombres de estofas finas de países estrangeros que se vendían en Castilla; y allí se les señala el precio respectivo por varas en esta forma: «Mandamos que la vara del paño de *Chillon* (sería Châlons) se venda a 70 maravedís: la de *Bruselas* y de *Lombay* (sería Lovayna) a 50; la de escarlata de *Gante* a 100: y la de *Iprés* a 110, con tal que sea doble y empolvada.» «Otrosí mandamos que ningún home sea ossado de sacar panno de *Bruselas*, de *Mompeller*, *Londres* e *Valencia*, sino sea

para tomar infanzona, o venir al Rey» [3]. Esta restricción manifiesta la mayor estimación de estos paños sobre los que se labraban dentro del Reyno.

Siguiendo de una época a otra el consumo de las estofas de lana estrangeras dentro de las provincias de la Corona de Castilla, hallamos siempre las mismas clases, los mismos nombres, y los mismos pueblos de fábrica, que tantas veces se repiten en esta obra en el transcurso de tres siglos. En la ordenanza más arriba citada de la tasa de manufacturas que publicó el Rey de Castilla en 1442, se lee el valor que se prescribió a cada pieza de paño de los *Países-Baxos* que se vendía: «La pieza de velarte superfino de *Mellinas* (Malinas) a 4.000 maravedís; la de ídem de *Contray* (Courtrai) a lo mismo; la de ídem de *Liria* (Liere) a lo mismo; la de *clusquin* de ídem, a 3.000 maravedís; la de *Liere* mediana a 2.500; la de *Brujas* de ventaja a 3.500; la de *Iprés* superfino a 3.000; la de *Brujas* de primera suerte a 2.500; la de *Iprés* menor el más fino a 2.150; la de *Courtrai* de segunda suerte el más fino a 2.000; la de *Treste* el más fino a 2.250; la de Verví de *Flandes* superfino a 2.000.» Después siguen las escarlatas de *Londres*, *Iprés* y *Florencia*.

Hasta aquí hemos visto que las estofas de lana venían del estrangero al país de las lanas; que éstas salían en rama y no manufacturadas, así por lo que dicen Balducci y Uzano, como por lo que consta del arancel de las contribuciones que pagaban los individuos de la Universidad de mercaderes de Burgos para las costas que sufría la contratación dentro y fuera del Reyno. En dicho arancel, que se supone del siglo XV en la confirmación que de él hizo en 1514 la Reyna Doña Juana, no se nombra en los artículos de exportación de cosas del reyno manufactura alguna nacional, sino frutos y productos crudos: como *fierro* para Flandes; *aceyte*, *higos* y *pasas* de Xerez, de Valencia, de Málaga; *cordovanes*, *conejinas*, *azafrán*, *seda en rama*, *cera*, *grana*, *regalicia*, *cominos*, *almendra*, *arroz*, *azúcar* de Valencia, *vino* de Alicante; *sacas de lana*, que ivan por mar a Flandes; *sacas de lana*, que ivan por tierra a Francia, Bretaña, Normandía o Flandes, por Navarra, Fuenterabía, u otra parte; y *sacas de lana*, que ivan a Italia, cuyo mercado era entonces Florencia.

A estos renglones se reduce todo el comercio activo que hacían entonces por los puertos del mar cantábrico los españoles, que debían de ser todos los artículos, porque sobre ellos recaía el impuesto para sustentar los gastos de la casa de la Contratación, y también sobre los de importación, que eran

[3] SEMPERE: *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*.

dátiles, toda especería, pastel de Flandes para tintes: azúcar de Portugal, alcanfor y palo brasil, vino de la Rochela y de *Gascuña*, y toda especie de mercaderías estrangeras, ya de *Flandes*, de *Francia* y de otras partes. Pero se echa de ver que el principal ramo de comercio exterior era el de las lanas, pues entre los gastos que pondera la Universidad de mercaderes de Burgos que debía sufrir en la petición que hace a la Reyna Doña Juana, eran: *los despachos de las flotas de naos de las lanas que se neregan para Flandes en cada año por setiembre e por marzo... y en edificios de puentes y caminos desta ciudad a los puertos de la costa de la mar para poder llevar e carretear las lanas, e otras mercaderías* [1].

Más adelante tampoco vemos que variasen los artículos de exportación, porque en el capítulo I de las ordenanzas de seguros marítimos que formó en 1537 la citada Universidad, encarga se haya de especificar en la póliza: *si el seguro va sobre cargazón de vinos bastardos, o romaníes, pasa, higo, azúcares, miel, sal, trigo, arenques, o sacas de lana*: sin nombrar otra cosa de España.

En el capítulo IX de las ordenanzas de cargazones y fletamentos de mercaderías que salían por los puertos de Castilla desde Fuenterabía hasta la Coruña, confirmadas por la Reyna Doña Juana en 1511: se habla de que las *peleterías, grana, seda, cera, fierros, aceros* y otras mercaderías de esta calidad, se pueden cargar en qualquier tiempo y en qualquiera nave, sin esperar la flota de la extracción de las lanas, que era periódica: mas tampoco se hace mención de manufacturas nacionales.

Para venir en conocimiento del grande influxo que tenían ya los estrangeros en el reynado de Carlos I, en todos los ramos de industria mercantil, dentro de la Corona de Castilla, bastará leer la petición CXXIV de las Cortes de Valladolid de 1542, que empieza así: «Otrosí decimos: que a causa de las necesidades que V. M. ha tenido para ser socorrido de ellas, así en Alemania como en Italia, ha sido necesario que vengan a estos reynos tanto número de estrangeros como han venido, y hay en ellos: los quales, no satisfechos con los negocios que han fecho y facen, así de cambios como de las cosas que V. M. les consigna para ser pagados dellos, se han entrometido en tomar todas las otras negociaciones que hay en estos reynos, de que vuestros súbditos y naturales han de vivir. Y no contentos con que no hay maestrazgos, obispados, ni dignidades, ni estados de señores, ni encomiendas que

[1] *Ordenanzas hechas por el Prior y Consules de la Universidad de la contratación de la ciudad de Burgos*, n.º XXI. Edición de Burgos, año 1553.

ellos no arrienden ni disfruten, de pocos años acá se entrometen en comprar todas las *lanas, sedas, hierro* y *acero*, y otras mercaderías y mantenimientos que hay en ellos, que es lo que había quedado a los naturales para poder tratar y vivir: de que reciben estos reynos notorio daño y agravio, y V. M. mucho deservicio... Y si esto no se remediase iría creciendo mucho el daño, de suerte que del todo se perdiese la contratación destos Reynos, quedando en manos de estrangeros...»

En efecto, el comercio de España por aquel tiempo llevaba una enorme desventaja respecto del que hacía con los Países-Baxos: el nacional era casi todo de frutos y materias primeras, y el de los flamencos de manufacturas *. Jod Dam Houder **, autor de aquella nación, que escribía [5] en 1545, dice: «Entre las demás naciones, a la que más abundantemente proveemos, es la española, en toda suerte de mercancías en valor y variedad. Es tanta la copia de lana que nos envía, que casi ocupa a toda la costa de Flandes; de modo que lo que descarga en Brujas cada año, importa unas 36.000 o 40.000 balas, cada una de las quales cuesta por lo menos 16 ducados, y de ella salen dos piezas y media de paño, que valen más del doble que la bala al salir de las primeras labores, y antes que se las dé la última mano. Así, pues, son muchos millares de hombres los que viven de jornal en las preparaciones y demás maniobras para darles la última perfección. Finalmente la gran cantidad de estos paños, navegada por naos de los españoles, se reparte a Castilla, a Mallorca, Navarra, Aragón, Portugal, Andalucía, Sevilla, Valencia, Barcelona, Lisboa, Salamanca y otras famosas ciudades de España. Y para que se vea quánto beneficio saca Flandes con la exportación de este género, se podrá colegir de esta cuenta. Además de los paños expresados, se llevan sobre todo inumerables piezas de lencería de Olanda, Frisia, Amsterdam, Harlem, Brujas, Gante, Bois-le-duc y otras ciudades de estos países. Compran por sumas de muchos millares de ducados variedad de mantelería, ya sencilla, ya floreada; y no por menos suma nos toman gran copia de texidos de algodón, con mezclas de seda, hilo y estambre. También sube a muchos millares de ducados lo que se llevan a España de toda suerte de mercería, que los Países-Baxos y la rica Alemania envían a los mercados de Brujas y de Anveres.

[5] DAMHOUDERE: *In laudem Hispnnicæ nationis.*

* Sobre relaciones económicas entre Castilla y los Países Bajos véase VIÑAS MEY, *Los Países Bajos en la política y en la economía mundial de España*; VAN DER ESSEN, *Contribution à l'histoire du port d'Anvers*; VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes.*

** Léase Josse de Damhoudere.

Tampoco callaré la asombrosa copia de tapices que labra Odenarda, Bruselas, Angers, Brujas y Alost, con la industria y grandes caudales de nobles artífices, ni los hilos de Odenarda. Dexo a parte los escritorios, arquillas, sillas, bufetes, cerrajas, espuelas, armas, hojas de lata, cuchillos, peynas, alfileres y tanta suerte de quincallería, de que alguna vez cargan los españoles cincuenta naos.» Si este negocio activo hacían con España sólo los Países-Baxos, ¿a qué suma ascendería el valor total de los géneros que nos introducían las demás naciones?

Me parece que las fábricas de lanas, si alguna vez tuvieron un estado floreciente, fue en los primeros años del reynado de Carlos I, pues dícese que se extraían del Reyno *paños, frisas, xergas, sayales* y otros texidos. Pero el gobierno, en vez de fomentar su extracción más adelante, con lo qual hubiera estimulado la industria nacional, no sólo prohibió la exportación de estas ropas, sino que estableció que por cada doce sacas de lana que se sacasen en rama, habían de firmar los comerciantes obligación en los puertos de introducir dos piezas de paño, y un fardo de lienzos estrangeros. Tal es la pragmática que se promulgó en las Cortes de Madrid de 1552, de la qual se hace mención en la petición LXXXVIII de las siguientes de 1555.

Aunque el Reyno junto en éstas conoció los daños que se seguían de la introducción de un género de tanta necesidad y consumo, parece que no acertó con los remedios oportunos. A pesar de lo que en ellas se propuso, continuaron los franceses y flamencos en enviarnos sus lencerías, como hoy todavía lo practican, no sólo a los reynos de Castilla, sino a los de Aragón.

La petición, que es la XXVI de las expresadas Cortes, dice así: «Item decimos: que, como es notorio, por falta que hay de lienzos en estos reynos, se trae mucha cantidad de ellos del *Reyno de Francia* y *Condado de Flandes*, y para traerlos se saca gran suma de dinero de estos reynos, de que se sigue mucho daño a la república y bien universal de ellos, porque además de necesitarse estos reynos, enriquecen los estraños. El valor y precio de los dichos lienzos va de cada día en tanto crecimiento, que los pobres y personas que pueden poco no tienen posibilidad para comprarlos: y la causa principal de donde procede este daño, y de que estos reynos estén necesitados a proveerse de lienzos de dicho Reyno de Francia y Condado de Flandes, es la mucha falta que hay acá de lino, y el descuido que se tiene en lo sembrar...» De poco aprovecharía fomentar la cosecha de lino, si no se sabía hilar, preparar, texer, blanquear y aderezar después para compe-

tir con las telas estrangeras, que eran buscadas por su delgadez, hermosura, lustre y blancura.

Si de las ropas de lana y lino pasamos a las de seda y tisúes, veremos que todos estos texidos preciosos también venían en los siglos pasados de las fábricas estrangeras, según queda demostrado más arriba, exceptuando algunas estofas moriscas de Granada del gusto arabesco, que nunca pudieron competir con las de Luca y Florencia. En efecto, grande sería el comercio que estos países hacían en España con sus ricas manufacturas en el siglo XV, quando los Reyes Católicos, por una pragmática, expedida en 2 de setiembre de 1494 para sus reynos de la Corona de Castilla, dicen prohibiendo la introducción de géneros forasteros: «De lo qual ha resultado y resulta otro daño universal en todos nuestros reynos: ca comúnmente estos brocados y paños de oro tirado, e bordados de filo de oro e de plata los traen a los dichos nuestros reynos hombres estrangeros, los quales sacan el oro y plata, del precio por que los venden, fuera de nuestros reynos... Pero por reverencia e acatamiento de la Iglesia, queremos e permitimos que para ornamentos de las iglesias se puedan meter brocados, e otros paños de filo de oro e de plata, e brocados» [6].

De esta última providencia podríamos inferir que dentro de España no se trabaxaban estas ropas, quando sólo se permitía su introducción para ornamentos del culto divino: cuyo consumo, en un estado de tantas iglesias y monasterios ricos, hubiera podido dar un considerable despacho a un ramo tan precioso y noble de industria. Verdad es que en los reynados posteriores se fue estableciendo alguna fábrica de sedas en Valencia, en Zaragoza, Barcelona y Toledo, y aun después de conquistados los moros de Granada se conservaron algunos géneros de labores. Así lo refiere Andrés Navagero, embaxador de Venecia, en su carta que escribe desde esta última ciudad a su amigo Rannucio en 1526: «Aquí se labra toda suerte de ropas de seda, que tienen gran despacho por toda España, mas no son tan bien trabaxadas como en Italia. Se cuenta un gran número de telares, bien que no se sabe todavía perfectamente el arte de las labores: sin embargo se hacen tafetanes muy buenos, y acaso mejores que en Italia, y sargas de seda, y terciopelos también de buena calidad, pero aun dentro de España se trabaxan mejores en Valencia; todo lo demás no se hace muy bien».

Si seguimos más adelante el progreso de la industria estrangera en todo

[6] *Las pramáticas del Reyno...*, libro impreso en Alcalá de Nares, en 1528, por Miguel de Eguía.

género de buxería y buhonería, hallaremos que su introducción acabada de chupar la sustancia de estos reynos a pesar de las prohibiciones y vanos clamores de las Cortes. En la petición XVII de las Cortes de 1593 se dixo lo siguiente: «En las Cortes de Valladolid de 1548 se suplicó a V. M. no entrasen en estos reynos las buxerías, vidrios, muñecos, cuchillos y otras semejantes cosas que entraban de fuera dellos, para sacar con estas cosas, inútiles a la vida humana, el dinero como si fuésemos indios. Pero si entonces se fundó esta petición en cosas desta calidad, y de poco precio, en estos tiempos ha llegado a ser una gran suma de oro y plata la que estos reynos pierden metiéndoles cosas de alquimia y de oro de Francia, en cadenas, brincos, engarces, filigranas, rosarillos, piedras falsas, vidrios teñidos, cadenas, cuentas y sartas de todo eso, y a veces trayéndolas leonadas, otras azules que llaman de agua marina, que a los principios venden a muy grandes sumas con la invención y novedad, y a los fines ellos nos dan a entender lo poco que valen por el barato que hacen, y luego traen otra invención y novedad que vuelve a subido precio: y así toda la vida hay que comprar, y en que gastar infinito dinero, y al cabo todo ello no es nada: y sacan con ello el oro y plata que con tanto trabaxo se adquiere y va a buscar a las Indias, y partes remotas del mundo. Por tanto suplicamos a V. M. se sirva mandar no entren estas mercaderías en el reyno, ni se dé lugar a que buhoneros franceses y estrangeros las vendan en tiendas de asiento, ni por las calles, ni anden en estos reynos con estos achaques».

Si continuamos corriendo los posteriores reynados, no hallaremos sino quejas, clamores y proyectos equivocados para restaurar la España de parte de las Cortes, de los escritores y de los tribunales: pero no eran más que esfuerzos de un zelo vano e ineficaz. Desde principios del siglo XVII no se leen en los autores económicos* sino tristísimas pinturas de despoblación, pobreza, ociosidad y mendiguez, y de una próxima aniquilación de la monarquía, entregada en manos de los estrangeros, que vestían, calzaban y daban de comer a sus naturales, quienes vivían como mancos y baldados, y continuaron en tan lastimoso estado hasta el fin del reynado de Carlos II.

Damián de Olivares, a quien citan casi todos los escritores políticos posteriores, dice: que en 1610 se contaban en la Corona de Castilla ciento y sesenta mil estrangeros, y de ellos diez mil genoveses, que hacían todo el tráfico por menor y de reventa y los oficios ministeriales que los españoles

* Sobre arbitristas y memorialistas de los siglos XVI-XVIII véase COLMEIRO, *Biblioteca de los economistas españoles*. (Existe una segunda edición impresa en Barcelona, 1917.)

desdeñaban. Sancho de Moncada, que escribia sus discursos en 1619, dice: que los estrangeros negociaban en España de seis partes las cinco de quanto se trataba en ella, y en el comercio de Indias, de diez partes las nueve: que sacaban de los reynos de la Corona de Castilla más que veinte y cinco millones de ducados anualmente, los veinte de mercaderías que introducían, y los cinco restantes de pensiones, censos, encomiendas, rentas eclesiásticas, juros, casas, heredades, réditos sobre asientos, cambios, etc., siendo así que la flota no traía ocho millones al año.

Dícese comúnmente que Felipe II, empeñado en las guerras de Flandes, en la liga de Francia y en la reducción de los moriscos de Granada, se vio precisado a tomar fondos prestados a los estrangeros, y a consignarles las rentas para la paga de los crecidos intereses anuales que causaban: que por la dificultad de volver dichos préstamos, se fundaron los juros, que los mismos interesados vendieron después a los españoles, sacando por este sutil medio los capitales del reyno; y que la demasiada introducción de géneros de afuera, en un tiempo en que la recaudación de las contribuciones, y los asientos de las aduanas estaban en manos de los mismos negociantes estrangeros, acabó de aniquilar la industria. Pero por las providencias, anteriormente tomadas en Cortes y en otras pragmáticas, vemos que en el reynado de Carlos I y principios del de su hijo D. Felipe, la industria y las artes padecian ya, y nunca pudieron impedir la entrada y buen despacho de las estofas y géneros de afuera.

De la existencia y prosperidad de esta decantada industria nacional, y bien arraygada en estos Reynos de Castilla, no nos quedan documentos auténticos, ni pruebas tan evidentes, como sobran de la miseria o ruina de ellas por relación de los autores regnícolas contemporáneos. Estos, en sus memoriales, discursos y quejas tocaban los males y los compadecian: y como se proponían buscar su remedio, les era necesario ponderar la pasada actividad y prosperidad de la nación para animarla al trabaxo y mover al gobierno.

Quando digo que ponderaban, no intento decir que mentían; sino que es de recelar exagerasen, llevados del zelo y amor nacional: porque en sus cálculos y datos se hallan alguna vez contradicciones y hechos repugnantes a la historia y a la crítica. Por exemplo, los tres tan celebrados establecimientos del siglo XVI, las ricas ferias de Medina del Campo, las fábricas de seda de Sevilla y las de lana de Segovia, bien pueden ser tres escollos en que naufragase la credulidad de los autores del siglo siguiente,

quienes no perdían ocasión de elogiar la pasada grandeza de la nación, para hacer más digna de lástima y de remedio la infelicidad de su tiempo. Pero sería de desear que, así como nos descubren menuda e individualmente el estado del mal que veían y lloraban, nos hubiesen dexado hechos y datos para fixar la época de aquellos decantados bienes, la de su ruina y del estado de su mayor vigor y opulencia.

Mientras no hallemos noticias más verídicas y circunstanciadas, que las vagas citas que sobre la fe agena nos han dexado los escritores económicos del tiempo de las miserias y llantos, tenemos derecho, y lo pide la racional crítica, a dudar no de la existencia de las cosas, pero sí de su exagerado esplendor.

De la fábrica de seda de Sevilla

Si empezamos por la antigua prosperidad de las fábricas de seda de Sevilla, la creencia y el buen juicio no pueden aquietarse con lo que nos refieren de su grandeza varios escritores políticos [6]. En las representaciones y memoriales que en distintos tiempos ha hecho el arte de la seda de aquella ciudad al gobierno, ponderando su gran decadencia, se ha solido repetir la noticia de que por los años 1519 estaba ya tan floreciente, que contaba 16.000 telares, y que en sus maniobras, labores y demás preparaciones daban ocupación a 130.000 personas: sin decir si estos operarios eran moros o christianos, españoles o estrangeros.

En primer lugar se debe sentar: que en las primitivas ordenanzas de los sederos dadas por los Reyes Católicos en 1492, no se tuvo por conveniente sujetar los oficiales a examen, por ser aún muy corto su número, temiendo que esta precisión impidiese su aumento. Pero ya en las segundas ordenanzas del año 1502 se supone que había un número suficiente, pues se les precisó al examen [7]. Siendo estos dos hechos constantes, ¿es creíble que en el corto transcurso de diez y siete años subiese esta manufactura a tan pasmosa grandeza, en un tiempo en que las fábricas moriscas de Granada [8] aún continuaban en buen estado, las de Valencia se arraygaban, y

[6] Sobre Sevilla véase GUICHOT, *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*; BENNASSAR, *Facteurs sévillans*; CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*; GIRARD, *Le commerce français à Séville et Cadix*.

[7] *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, I (1779), p. 192.

[8] Ademas de lo que refiere Navagero, consta por las ordenanzas del arte de la seda de Granada: que en el reynado de Carlos I se labraban en esta ciudad *terciopelos lisos y florendos, rasos, tafetanes, fustedas y sargas*. Los toqueros (que formaban oficio a parte) fabricaban *lienzos de París, alfardillas, quiñales, velos, toca de*

los Reyes Católicos habían permitido la introducción de telas estrangeras para el culto divino? ¿De qué seda se surtían aquellos telares (cuyo consumo se puede computar a 800.000 libras), pues estaba prohibida la estrangera por pragmáticas reales, la una del año 1502, y la otra de 1514? ¿Dónde podía tener despacho este inmenso cúmulo de texidos, siendo las Indias recién descubiertas, no haberse conquistado la Nueva-España, ni el Perú, y por consiguiente faltando en aquellas vastas regiones población, policía sentada, culto suntuoso de la religión y gente capaz de gastar géneros de luxo en tanta copia? Además, si Sevilla contaba 130.000 personas en un solo ramo de industria, aunque lo supongamos el principal, deben concederse 300.000 ocupadas en las otras artes, exercicios y ministerios de una gran ciudad, inclusas las clases de república, de iglesia, de nobleza, de comercio, hacendados y sus dependientes. Hoy apenas cuenta 100.000 almas, teniendo la misma forma y extensión que entonces, con arrabales acaso más amplios y en mayor número que en el año 1519. Y aunque no es la actual población la que corresponde a su recinto (pues ha tenido mucha más en otros tiempos), sería una temeridad asegurar que cupiese doble número, a no estar los vecinos como presidiarios embarcados, atendida la estructura y disposición de las casas de un solo piso casi todas, la misma que tenían en 1547, según las pinta Pedro Mexía, autor sevillano de aquel tiempo.

Si a estas consideraciones se añade el testimonio de Andrés Navagero, embaxador de Venecia que se hallaba en aquella ciudad en 1525, se hará mucho más increíble tan vaga y absurda noticia. Este caballero véneto, en la carta que escribe a su amigo Ranucio, no le habla una sola palabra de tal fábrica de seda, como le habla de la que subsistía en Granada, y que vio, siendo un literato de primer orden, y un viagero curioso, que iva anotando todo lo que halló digno de memoria en los pueblos por donde transitaba. De Sevilla celebra sus huertos de dentro y fuera de la ciudad, sus arboledas de naranjos, limoneros y cidras, sus variadas y delicadísimas frutas, y la fertilidad de sus campiñas; pero también añade que estas producciones *se debían más a la naturaleza que al arte, porque la gente era tal que ponía en esto poquísimo cuidado...; que en la ciudad había muchos sitios vacíos, como que no estaba muy habitada, y tenía poco pueblo, pues por el parage en que está situada, ivan tantos vecinos a las Indias, que la ciudad quedaba mal poblada, y casi en manos de mugeres.*

reyna, espumilla, rodeos portugueses, rodeos ralos, rodeos de algodón y seda, tocas alcaydías, tocas sanjuanes, cambrises moriscos, cedazos dobles y terciados.

¿Cómo concordaremos esta pintura con la que debía resultar de las decantadas fábricas? Quando florecen las artes y la industria en un punto tan eminente, ¿se trata el cultivo de los campos con tanto descuido y abandono? No por esto negaremos que más adelante tendría aquella capital fábricas de seda, después que decayeron las de Granada, y antes de la expulsión de los moriscos; pero su brillante estado sería de corta duración, y de una extensión regular. En el memorial que dieron a Felipe IV en 1650 los alcaldes del arte de la seda, como lo extracta Francisco Martínez de la Mata en el primero de sus discursos, le decían: «Teniendo esta ciudad de Sevilla más de 3.000 telares [9] en que se ocupaban más de 30.000 personas, y en los oficios adherentes al beneficio de la seda, que son criadores, y torcedores; es así que de presente no tiene 60 telares por no tener qué hacer, porque no se gastan los texidos de Sevilla, sino los que se traen de fuera destos reynos... Resulta de lo dicho la despoblación de esta ciudad de la tercera parte de ella, como se podrá reconocer por las muchas casas que hay cerradas, destruidas y asoladas de todo punto».

Dice un moderno e ilustre escritor económico de nuestra nación, que conoce a fondo las ventajas y desventajas de ella en todos tiempos: que Sevilla, después que se volvió emporio del tráfico de las Indias, descuidó los oficios: que el comercio compraba las manufacturas de las naciones, que las fiaban, o daban de más gusto, y más baratas; que la industria sevillana no fue fomentada por los comerciantes, ni les tenía cuenta, y así decayó; y el pueblo laborioso vino a quedar sin propiedad, habiéndose refundido toda la opulencia de los negociantes en fundar mayorazgos, monasterios y obras pías.

Añádase que estos comerciantes no tenían interés en fomentar y sostener las artes nacionales, pues eran por lo común estrangeros desde el reynado de Carlos I. Esto se colige de la misma fundación del Consulado de aquella ciudad en 1544, que se debe a su solicitación, como consta de la real cédula de su establecimiento, que empieza así: «Sepades que Ciprián de Charitate (sería *Charité*) en nombre de los mercaderes de todas las naciones que residen en la ciudad de Sevilla, nos ha hecho relación: que bien sabíamos como, etc.». Infiérese de aquí que las circunstancias en que se ha hallado

[9] Este sería el mayor número que se habría conocido antes, porque los alcaldes lo mencionan como época de su estado floreciente. Sin embargo, hoy se cuentan en Sevilla hasta dos mil cuatrocientos telares de todas suertes, entre ancho, angosto, cintería, galonería, etc., y no por eso hace gran ruido de ciudad industriosa.

siempre Sevilla, ya antes, ya después del descubrimiento de las Indias, no parece hayan podido contribuir a hacerla un pueblo de industria comerciable y de tráfico activo nacional.

En la antigua Crónica de S. Fernando, en que se hace una descripción de Sevilla, no se habla palabra de los países a donde despachaba géneros ni frutos, sino que sólo se nombran los que se los enviaban, como se demuestra por el tenor de la misma narración. «Es ciudad a quien le entran cada día por el río hasta los adarves naos con mercaderías de todas partes del mundo: de Tánger y de Ceuta, de Túnez y de Bugía, de Alexandría, de Génova, de Portugal, de Inglaterra, de Pisa, de Burdeos, de Bayona, de Sicilia, de Gascuña, de Cataluña, de Aragón, de Francia, y de otras muchas partes de allende del mar, de moros e christianos, de donde siempre allí se hallan gentes.» En toda esta pintura no vemos más que un mercado meramente pasivo, concurrido de naves y negociantes estrangeros.

El Bachiller Luis Peraza, que describía los trages de gusto estrangero que se usaban en Sevilla en 1552, entre las vestiduras que individualiza y cuenta, dice: «Y porque estando holgando en Sevilla, gozen en común de lo que en cada reyno se aprecia en particular, traen ropetas *italianas*, chamarras *saonesas*, capas *lombardas*, ropetas *inglesas*, sayos sin pliegues de *Ungría* (de aquí vendrá la voz *ungarina*)... chamarras angostas y largas hasta el suelo, que es *a vista de turcos:* calzas de muy gran primor enteras *a la española*, picadas *a la flamenca*, y cortadas *a la alemana*... zaraguelles y zapatos *a la morisca*.» Y hablando de las mugeres, entre otras cosas dice: «traen sayas *a la francesa*, sayas *serranas*, sayas *flamencas*, sayas, tocas y cofias *a la portuguesa*» [10]. Estos usos estrangeros, al paso que manifiestan un gran luxo, y concurrencia de naciones, suponen también la introducción de los géneros con las modas.

«El trato, dice el Padre Mercado [11] *, de mercaderes, como el día de hoy (en 1568) se hace, especialmente en estas gradas, cierto me admira, con no solerme espantar cosas comunes y vulgares. Es tan grande y universal, que es necesario juicio y gran entendimiento para exercitarlo, y aun para considerarlo. Solían tener este modo de vivir en tiempo de nuestros mayores hombres baxos: mas ahora está en tal punto, que es menester no ser

[10] *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, I (1779), p. 37.

[11] MERCADO: *Suma de tratos y contratos*, lib. IV, cap. III.

* Sobre Tomás Mercado véase GRICE-HUTCHINSON, *The School of Salamanca*, y SÁNCHEZ ALBORNOZ, N., *Un testigo del comercio indiano: Tomás de Mercado y Nueva España*.

nada agrestes ni rudos para poder mencarlo. Tienen primeramente contratación de todas las partes de la christiandad, y aun en Berbería. A Flandes cargan *lanas, aceytes* y *bastardos:* de allá traen todo género de *mercería, tapicería* y *librería.* A Florencia envían *cochinilla* y *cueros;* y traen *oro hilado, brocados, perlas* y de todas aquellas partes gran multitud de *lienzos.* En Cabo-verde tienen el trato de los *negros:* negocio de gran caudal y mucho interés. A todas las Indias envían grandes cargazones de toda suerte de ropa: y traen de ellas *oro, plata, perlas, grana* y *cueros* en grandísima cantidad. Item para asegurar lo que cargan (que son millones de valor) tienen necesidad de asegurar en Lisboa, en León de Francia y en Flandes, porque es tan gran cantidad la que cargan, que no bastan los de Sevilla, mas ni de veinte Sevillas, a asegurarlo. Los de Burgos tienen aquí sus factores, que, o cargan en su nombre, o aseguran a los cargadores, o reciben o venden lo que de Flandes les traen. Los de Italia también han menester a los de aquí para los mismos efectos: de modo que qualquier mercader caudaloso trata el día de hoy en todas partes del mundo, y tiene personas que en todas ellas le corresponden, dan crédito y fe a sus letras, y las pagan, porque han menester dineros en todas ellas: en Cabo-verde para los negocios: en Flandes para la *mercería*; en Florencia para las *rajas*; en Toledo y Segovia para los *paños*: en Lisboa para las *cosas de Calicut.* Los de Florencia y los de Burgos tienen necesidad de ellos aquí, o para seguros que hicieron y se perdieron, o para cobranza de ropa que enviaron, o de cambios que en otras partes tomaron recibidos aquí. Todos penden unos de otros, y todo casi tira, y tiene respecto el día de hoy a las Indias, Santo Domingo, Santa Marta, Tierra-Firme y México, como a partes do va todo lo más grueso de la ropa, y de do viene toda la riqueza del mundo.»

El todo lo que se acaba de referir, no se halla mención expresa de manufacturas propias de Sevilla, ni menos de texidos de seda de fábrica de la tierra; todos los artículos de exportación se reducían a algunos frutos y materias primeras para el país estrangero, de donde venían las remesas de géneros para las Indias: este comercio pasivo y de conducción es el mismo que ha tenido Cádiz hasta aquí. Sevilla fue hasta el año 1720 el depósito y cargadero exclusivo para las Indias. Lo mismo embarcaban de nuestro suelo los comerciantes de Burgos, que eran todos los de Castilla y Vizcaya, desde el tiempo de los Reyes Católicos hasta el de Felipe II, como hemos visto más arriba.

De las fábricas de Toledo y de Segovia

Desengañados ya de las ponderaciones con que han pretendido realzar sobre la verosimilitud la antigua industria de Sevilla algunos escritores políticos, afianzando su noticia sobre la palabra del primero que la vociferó; bien podremos dudar de la exactitud de los datos que han publicado los mismos acerca de las asombrosas fábricas de Toledo y Segovia. Damián de Olivares *, en su memorial dirigido a Felipe III en 1620, asegura: que en el reynado anterior se ocupaban en las manufacturas de seda de Toledo 38.484 personas. Si a éstas añadimos el número de las destinadas a la fábrica de lana, que aseguran no estaba menos floreciente, de las ocupadas en las otras artes, en los ministerios civiles y eclesiásticos y demás vecindario de caballeros, hacendados, mercaderes y otros que debían entonces residir en una capital tan ilustre y rica, habremos de concederla una población de más de 100.000 habitantes. El que haya visto el sitio, disposición y capacidad material de Toledo y conozca su historia, verá si este cálculo padece o no los mismos vicios y contradicciones, nacidas de la exageración propia de los memoriales, que se han notado entre la antigua industria y población de Sevilla.

Que Toledo haya tenido en otros tiempos muchas fábricas de seda y lana, y triplicada población de la actual, nadie lo puede dudar; pero siempre ignoraremos la verdadera época de la plantificación de estas manufacturas, la de su mayor auge, y la de su ruina. Suponen algunos, aunque vagamente, que el año 1480 contaba esta ciudad 14.000 telares de texidos de seda, que gastaban más de 100.000 libras: pero que en 1529 sólo estaban corrientes la mitad, cuya disminución se atribuye a los estragos de los *Comuneros*. Esta noticia ligera y vulgar corre parejas con la exagerada grandeza de las fábricas de Sevilla, de que hemos hablado más arriba. En Toledo los mercaderes que llamaban de escritorio, en tiempo de Felipe II eran muchos, pero los más estrangeros, de modo que de sola la nación genovesa se formaba una comunidad separada. A fines de aquel reynado, eran más de doscientos y todos llevaban telares de su cuenta. Lo cierto es que la prosperidad de las manufacturas no sería muy duradera, a lo menos no pasaría de medio siglo, porque el mismo Olivares y Sancho de Moncada dicen que

* Véase en Colmeiro, *Biblioteca de los economistas*, p. 153, referencias de la publicación parcial del *Memorial sobre las fábricas de Toledo*, de Olivares.

en 1610 la decadencia del vecindario y manufacturas de esta ciudad era extremada.

Mucho se ha escrito y más ponderado, de las antiguas fábricas de lana de Segovia; pero ningún autor fixa la verdadera época en que tuvieron principio, ni en que alcanzaron su última perfección. Todos los escritores políticos lloraban ya la ruina de ellas, como lloraban la de otras ciudades, quando publicaron sus quejas y lamentos. Si estaban tan arraygadas las manufacturas de lana de Segovia en tiempo de Felipe II, época vaga que las conceden todos nuestros políticos: ¿cómo se quejaba Colmenares, que escribía la historia de aquella ciudad en 1570: «que la gente de Segovia era la peor de toda otra república, por ser toda advenediza, inquieta y atraída de la facilidad de los oficios de la lana, sin que jamás hubiera habido algún natural de la misma ciudad empleado en la percha y carda»?

Sea lo que fuere de la superioridad y fama de los antiguos paños de Segovia, consta por las *Memorias Económicas* de Larruga: que los de primera suerte nunca subieron de veintiquatrenos, ni el número de telares pasó de trescientos. La actual fábrica de esa ciudad, sin que logre la fama de la antigua, ni haga todo su pueblo activo ni feliz, cuenta igual número de telares y sus paños superfinos, llegan a treintaseisenos. Distíngase los tiempos, el estado de las artes y el gusto y delicadeza de las gentes. La fábrica antigua, aunque en toda sus operaciones y utensilios imperfecta, pudo entonces competir, en la suavidad del tacto de los paños y en los colores negro y azul, con las estrangeras para los consumos de eclesiásticos y curiales de la Corte Romana, adonde ivan remesas, y continuaban después en todo el siglo pasado, por la fama que se conservaba, por hábito, o por moda.

Ferias célebres de Medina del Campo

Otra de las qüestiones que no ha dexado apuradas la historia política, sin embargo de haberla decidido la tradición y creencia común sin el rigurogo examen que pide la materia, es la de las antiguas ferias de Medina del Campo, tan ponderadas por los que leen, por los que no leen, y por los que no saben leer. Lo cierto es que ningún curioso autor, antiguo ni moderno, ha presentado documentos legítimos y verídicos que atestiguen las cuentas de los inmensos valores que se refieren de dichas ferias: no hay más

apoyo auténtico que el simple dicho de algún autor memorialista, o arbitrista, a quien han seguido los demás *.

En el memorial que dio Luis Valle de la Cerda a Felipe II, se lee: que en la feria que se celebró en Medina en 1573 se negociaron, sólo en letras de cambio, más de ciento y cincuenta y cinco millones de escudos, habiendo sido aún mayor en los años anteriores. Pero en apoyo de esta vaga e hiperbólica aserción, no se cita documento auténtico de algún archivo: ni de la grandeza, policía y privilegios de estas importantes ferias alegan los escritores del siglo pasado pruebas más legítimas que la palabra del primero que divulgó la noticia.

No por esto se debe dudar de la existencia de dichas ferias, ni de que eran las primeras de España por su giro y negociación; pero pide la buena razón y el cálculo político, que se suspenda el juicio antes de dar asenso a tan enorme exageración. Lo que se estraña es, que ni los primeros escritores que esparcieron la noticia, ni los que después la han perpetuado copiándose los unos a los otros, hayan determinado el año en que comenzó esta inmensa riqueza del cambio, ni la época en que más floreció, ni la en que se arruinó, ni las causas que la destruyeron; ni tampoco, ¿por qué se prefirió una villa mediterránea, sin mar, río, ni canal, a otro pueblo de costa o de mayor grandeza?

Algunos suponen que estas ferias eran ya famosas en tiempo de los Reyes Católicos, y que su ruina empezó de resultas de las guerras de los *Comuneros*, que tanto afligieron a Castilla desde el año 1520 hasta 1522. Si este hecho fuese verdadero, ¿cómo medio siglo después llegó su giro y pujanza a tan alto punto, que pasma la imaginación de qualquier calculador económico, aun quando se rebaxe la mitad a la ponderación de nuestros escritores políticos? Por otra parte consta también que en 1537 eran de grande importancia las referidas ferias, que se celebraban la primera en mayo y la segunda en octubre.

En el artículo V de las ordenanzas de seguros marítimos que formó en el predicho año el Consulado y Universidad de mercaderes de Burgos, se dice: que los seguros para Indias se hacían en dichas ferias, como también los demás pagamentos en banco, ya de seguros de lo que se extraía por los puertos de Castilla, como de lo que se cargaba en Flandes, Inglaterra, Francia e Italia. Esta fuerte negociación se hacía por compañías, o mercaderes

* Sobre dichas ferias véase la bibliografía citada en el cap. IX, parte II del presente tomo

de la Contratación de Burgos, que venía a ser propiamente una asociación general o gremio de todos los mercaderes y cargadores de la Corona de Castilla desde Fuenterabía hasta Portugal, la qual tenía factores en Sevilla para los embarques a las Indias, y comprehendía en lo interior hasta Segovia.

Aun quando en las ferias de Medina del Campo, como suponen algunos, se hicieron los pagamentos y saldasen las cuentas de todo lo que se compraba del estrangero, para el surtimiento de Castilla y de las Indias, y de los frutos o productos de estos reynos que se extraían: ¿quién creerá que a mediados del siglo XVI, en que el valor del dinero era casi triple al actual, en que las Américas no podían tener la mitad del consumo de hoy, y éste se proveía por Sevilla, y en que la Corona de Castilla apenas contaba ocho millones de personas, que es a corta diferencia la actual población, subiese la negociación cambial en Medina a 78 millones de pesos fuertes en una sola feria? Este enorme giro, de qualquier modo que se conciba, no podía dexar de ser desfavorable a la balanza de España, que recibía diez veces más efectos que enviaba, y de correr por manos de banqueros y negociantes estrangeros, porque todo se desapareció en un mismo tiempo, tráfico, giro, industria y gente, pues en 1607 estaba reducido el vecindario de Medina a seiscientos vecinos, de cinco mil que antes había contado.

Dudas sobre la antigua industria de España

Todas las reflexiones críticas que en este capítulo se han adelantado, con respecto a las antiguas fábricas de estos reynos, y al comercio y tráfico activo de sus naturales, no conspiran sino a aclarar los hechos que están vagamente esparcidos en varios tratados y otros escritos económicos, con el puro deseo de poner a la verdad en su debido lugar, empezando a dudar de la fidelidad de los datos, de la exactitud de los cálculos y de la imparcialidad de los autores, siempre que se tropieza con lo contradictorio o lo inverosímil.

El que duda, no por eso niega, sino que teme ser engañado, mayormente quando halla que los efectos contradicen a las causas, o se equivocan con éstas: quiero decir, que si las preocupaciones y las costumbres nacionales de los siglos XV y XVI no eran muy diferentes de las que en el siguiente nos pintan los mismos escritores regnícolas, no se comprehenderá fácilmente cómo pudo, ni antes ni después del descubrimiento de las Indias

llevar ventaja la industria, el tráfico, la agricultura, y la población de las provincias de Castilla sobre la que cuenta en el presente tiempo. Sin embargo de que el estado actual de estos quatro ramos de la felicidad pública no es el que corresponde a la grandeza y poder de la nación, le juzgo incomparablemente superior (digan lo que quieran los encomiadores de nuestras vejeces) al que tenían estos reynos en el mísero siglo pasado y por lo menos igual al que tanto se pondera del décimo sexto.

Retrato del carácter general de los Españoles

Las pinturas poco favorables que hacen algunos escritores castellanos del siglo XVI de sus propias cosas, me suscitaron varias dudas, que propondré más abaxo, haciéndoseme sospechosa la fe y exactitud de los que escribieron después con tanto encarecimiento de la ruina de nuestro pasado esplendor y actividad en las artes útiles. No me detendré en lo que refiere Andrés Navagero en la carta que escribía en 1526 desde Granada a su amigo Ranucio, porque no se me arguya de que cito un estrangero, el qual entre otras cosas, le decía como testigo ocular que había atravesado la España de extremo a extremo: «Los españoles, no sólo en este país de Granada, sino también en todo el resto de España, no son muy industriosos, ni son aficionados a los plantíos y labores de las tierras, porque se aplican a otra cosa, esto es, de mejor gana van a la guerra y a las Indias a grangearse fortuna». Sin embargo, esta propensión a dexar los oficios sedentarios por la vida holgazana del nuevo mundo, la vemos confirmada por la petición CCXIV de las Cortes de Madrid del año 1552, en la que se dice, tratando de remediar la saca de artefactos por la falta que acá se padecía de ellos después: «Como los naturales destos reynos que están en aquellas partes de Indias no tienen la cuenta y cuidado de trabaxar que conviene tengan nuevos pobladores, y consumen y gastan vanamente, como hombres ociosos y sin ningún oficio, lo que en aquellas partes ganan; y los que acá tienen oficio, y han pasado a ellas, y podrían vivir de sus oficios, no los quieren usar, y como hombres de mal sosiego buscan bullicios y desasosiegos en que se ocupan...»

Alexo Venegas, en su obra intitulada *Agonía del tránsito de la muerte* (punto III, cap. XVI, fol. 69) que escribió en Toledo en 1537, se queja de los holgazanes con estos términos: «En sola España se tiene por deshonor el oficio mecánico, por cuya causa hay abundancia de holgazanes y malas mugeres; demás de los vicios que a la ociosidad acompañan, con toda la

cofradía del número de quien dice Horacio: no somos para más los baldíos que para aumentar el número de los hombres, y comer de valde; los quales, si no tuviesen por deshora el oficio mecánico, allende que represarían el dinero en su tierra, que para comprar la industria de las otras naciones se saca, escusarían muchos pecados...» ¿En dónde estaba la decantada industria de seda y lana de Toledo, quando escribía así este autor, natural y vecino de la misma ciudad?

E. P. Castillo, en su *Historia de Santo Domingo* impresa en 1584, al folio 5, moteja la desidia de sus mismos castellanos con este símil: «Como el abundancia de mil cosas que hay en estas provincias no hace ricos a los naturales, por haberles faltado industria y arte: así la multitutd que alcanzamos de nuestros santos, no vale lo que podría, porque no tratamos dello con la atención y cuidado que se requiere.» El P. Sigüenza, en su *Historia de la Orden de S. Gerónimo* (P. II. L. II. cap. 2, p. 336) que escribía a fines del reynado de Felipe II, hablando de las inquietudes que causaron al Monasterio de Guadalupe los holzaganes bullicíosos de unos pueblos comarcanos, dice: «De éstos hay muchos en cada pueblo: daño general de España, que no pone remedio en que no haya gente holgazana.»

Este daño parece era un mal endémico de España en el siglo mismo en que tanto se decanta la riqueza, industria y prosperidad de la nación. El P. Fr. Juan de Medina había dirigido en 1545 a Felipe II, siendo Príncipe y Gobernador de estos reynos, un discurso con el título de *La Caridad Discreta, etc.*, en el qual habla del remedio que se había dado en socorrer y atajar la multitud de pobres, mendigos, vagos y ociosos que inundaban antes el reyno con escándalo y estrago de las costumbres: obligándoles con la nueva providencia (son palabras suyas) *a trabaxar y a servir, pues antes faltaban trabaxadores, labradores, oficiales y criados que sirviesen a señores; porque muchos, sabiendo que sin trabaxo suyo les era lícito vivir del ageno, andábanse a mendigar.* Prosigue con una admirable energía, pintando el abandono de estas gentes, y los males que causaban a la república los vagabundos con trage de pobres, a cuyo gremio se agregaban muchos estrangeros, que a la sombra de la tolerancia del gobierno e indiscreta piedad sacaban descansadamente el dinero de España. Pero, a pesar de este santo y loable proyecto del recogimiento de los pobres destinando al trabaxo y oficios a los muchachos perdidos, a breve tiempo prevaleció la opinión contraria; y en lugar de disminuirse los mendigos, se fueron aumentando por más de un siglo. ¿Cómo se conciliará pues esta mendiguez y holgazanería,

tan general, y tan ponderada por los mismos escritores españoles, testigos de vista de este abandono, con las florecientes fábricas y manufacturas extendidas por estos reynos en los reynados de Carlos I y de su hijo Felipe II? Si no eran moriscos u estrangeros los laborantes, mayor será la dificultad para componer esta contradicción.

Si corremos la vista por el estado que tuvo la nación en el siglo siguiente, se avergüenza el amor de la patria, y se lastima todo buen corazón al ver que los males se fueron aumentando, al paso que crecían los lamentos de los escritores, y el zelo de los arbitristas, en cuyos escritos está encerrada la historia de la miseria nacional, y de los desaciertos o indolencia del gobierno.

Empezando por el desdichado siglo XVII, hállanse desde los primeros años quejas y súplicas de comunidades y de particulares zelosos. Entre las quatro máximas que en 1610 propuso a Felipe III el Doctor Christóval Pérez de Herrera *, fue ésta la primera: «Que se dé orden como se ocupe la gente que anda ociosa en estos reynos, así naturales como estrangeros. Y comenzando por la que anda mendigando fingidamente, hombres y mugeres, niños y niñas, llenas de vicios y pecados, se reduzgan a trabaxar en oficios y ministerios de república y en labores del campo... Y para que se evite la gente ociosa, que hay en tanto número, de más calidad y menos común y ordinaria que la referida, lo que se me ofrece decir es, que hay mucha necesidad que, por lo menos en esta Corte, Valladolid, Granada y Sevilla, que son los quatro lugares donde está la fuerza y multitud de gente destos reynos, adonde se ha ido recogiendo la más de ellos, se elijan algunos caballeros de virtud, calidad, valor y hacienda, para que V. M. les dé oficios de mirar por la república con título de censores.»

El Doctor Sancho de Moncada, que escribía en 1619 su *Restauración política de España* (Disc. I, cap. XI), dice francamente y sin rebozo: «La ociosidad y holgazanería es vicio de españoles bien conocido de estrangeros; y ellos entráronlos por aquí, aportillando el demonio este Reyno por donde le halló más flaco. Traen todo lo necesario hecho, de modo que no hay ya en que trabaxar; y no venir cortado y cosido, ha sido ventura de los sastres... Y han reducido este pobre reyno a lo que los Filisteos al de Israel, que para aguzar una reja, hacha o azadón, era forzoso ir a Filistea.

* Sobre Pérez de Herrera, véase Hernández Morejón, *Historia Bibliográfica*, IV, p. 117-165.

España está hoy tan haragana, ociosa, entumecida y puedo decir manca y baldada, que es menester ir a lo mismo a otros reynos... Ni escribir podemos sin los estrangeros, pues no hay papel: ni hay lienzos, paños, cuchillos, ni cosa alguna.» Prosigue en el Discurso V, cap. V, tratando de la real hacienda: «Sería de consideración cargar los tributos a la naturaleza, que no se cansa, y no a la industria humana en el comercio: y más en España, tenida por enemiga de trabaxar, es bien no se le aten las manos.» Y más adelante, en el título *Riqueza firme y estable de España* (cap. VII), vuelve a decir: «Que los estrangeros, como más diligentes que los españoles, usan en España casi todos los oficios; de modo, que lo poco que ha quedado que trabaxar, lo trabaxan ellos; y con su natural presteza han excluido de todo a los españoles, ocupando hoy los puestos de ganar que comer que tenían los moriscos, antes que los nuestros se pudiesen entablar en ellos; y gastan mejor que los nuestros lo que labran, o por más vistoso y aparente, o por más nuevo, o por más barato...» Y en el cap. VIII añade: «Muchos materiales se sacan de todos géneros, lanas, sedas, hierro, todas tintas de España y de Indias, enxebes, trapo, maderas, búfano; y esto atribuyen los estrangeros a ser la nación holgazana.»

Oygase la pintura que en 1625 hacía el Canónigo Pedro Fernández de Navarrete en su *Conservación de Monarquías*, quien dice: «Debe estimarse la ociosidad como causa principal de la despoblación de España... Y así, siendo pocos los que se aplican a las artes y oficios mecánicos, pierde el reyno el útil que pudiera tener en beneficiar tantos y tan aventajados frutos naturales como tiene.» Más adelante, en el Discurso IX, habla en estos términos, condoliéndose del mal estado de la monarquía: «Despuéblase asimismo Castilla por el poco cuidado y vigilancia que se tiene en castigar vagabundos y holgazanes, de que es infinito el número en estos reynos, siendo ésta la causa de haber tantos pobres... En los proverbios se dice lo que los estrangeros que vienen a España pueden decir de nosotros: que pasan por los campos fértiles, y los ven cubiertos de ortigas y espinas por no haber quien los cultive: habiéndose los más de los españoles reducido a holgazanes, unos a título de nobles, otros con capa de mendigos.» Otras causas halla aquel zeloso escritor de tan deplorable dexadez y estrago de costumbres, que declara en el Discurso X, diciendo: «Es asimismo ocasión de que en Castilla haya muchos holgazanes, y aun muchos facinerosos, la licencia abierta, y el abuso que hay, de que cada qual se llame *Don*, pues apenas se halla hijo de oficial mecánico, que por este tan poco sustancial medio no

aspire a usurpar la estimación debida a la verdadera nobleza; de que resulta, que impelidos y obligados por las falsas apariencias de caballería, quedan sin aptitud para acomodarse a oficios, y a ocupaciones incompatibles con la vana autoridad de un *Don*.» «Ha dado también motivo a la holgazanería (prosigue en el Discurso XI) la introducción de mayorazgos y vínculos cortos, porque no sirven más que de acaballerar la gente plebeya, vulgar y mecánica; pues apenas llega un mercader, un oficial, o labrador, y otros semejantes, a tener con que fundar un vínculo de quinientos ducados de renta en juros, quando luego los vincula para el hijo mayor, con lo qual, no sólo éste, sino todos los demás hermanos, se avergüenzan de ocuparse en los ministerios humildes con que se ganó aquella hacienda. Y así, llevándose el mayor la mayor parte de ella, quedan los otros con presunción de caballeros por ser hermanos de un mayorazgo; y sin querer atender más que a ser holgazanes, viénense a la Corte, donde acaban de desechar la poca inclinación que tenían a los oficios mecánicos.»

Para mayor confirmación de este carácter general que retrataron los autores sobredichos, añade Don Diego de Saavedra en sus *Empresas Políticas* lo siguiente: «Porque en España no se ocupan en las artes, se padecen tantas necesidades; no porque la fertilidad de la tierra dexe de ser grande, sino porque falta la cultura de los campos, el exercicio de las artes mecánicos, el trato y comercio, a que se aplica esta nación, cuyo espíritu altivo y glorioso (aun en la gente plebeya) no se quieta con el estado que le señaló la naturaleza, desestimando aquellas ocupaciones que son opuestas a ella.»

Los pasages hasta aquí recopilados, y otros más que se podrían citar de escritores nuestros de aquellos tiempos, vienen a formar un testimonio general de que la nación debe de haber padecido en todos tiempos algún vicio radical, en las leyes, o en las costumbres, que la impidió ser tan industriosa como era necesario para competir con las estrangeras, o a lo menos para proveer sus propios consumos.

Pero yo no entro a examinar aquí las causas inmediatas porque se acabaron nuestras antiguas fábricas, que son muchas, y piden un tratado histórico y político trabaxado de intento por una pluma sólida, franca e imparcial. Lo que yo desearía es que algún ilustrado y zeloso patricio me desvaneciese con buenas razones algunas dudas que me combaten y embarazan, reduciéndose las principales a las qüestiones siguientes: ¿Cómo una nación que despreciaba el trabajo mecánico, pudo adelantar las artes del país con sus propias manos? ¿Por qué, ya que supongan que las abrazó a los princi-

pios sin repugnancia, vino a perder no sólo la memoria, sino la afición a ellas, como si las causas morales por que después las aborreció, no hubiesen subsistido muchos tiempos antes? ¿Cómo, dado que sólo tuviese aversión al trabaxo manual, dexaba en poder de los estrangeros todos los ramos de negociación, trato, cambios y asientos, que no podían desdorar a las familias? ¿Cómo se podían conciliar el amar a los oficios y la calificación de *viles* y *baxos* con que varias leyes del tiempo de Felipe II distinguen a los *zapateros, herreros, curtidores, zurradores*, etc., viniendo en su ayuda algunos capítulos de las ordenanzas de las Ordenes Militares, que tratando de las informaciones les dan iguales dicterios, incluyendo a otras profesiones más decentes? Enfín, ¿cómo pudo jamás avenirse la aplicación a las artes con las pruebas de limpieza de sangre *, tan generales y antiguas en Castilla, para entrar en cuerpos privilegiados, cuyos requisitos debían influir directamente en la desestimación del trabaxo manual, pues se contaba éste en el número de las notas que manchaban a los linages después de los borrones de morisco y judaizante? ¿Cómo, pues, podía el antiguo español, altivo y pundonoroso, dedicarse voluntariamente a las penalidades y humildad de los oficios, quando hoy, en que se van combatiendo y desterrando con escritos, y con reales declaraciones y privilegios muchas de estas preocupaciones antipolíticas, todavía conserva el común de las gentes una conocida repugnancia a las ocupaciones mecánicas?

Estas son las dudas que me han ocurrido, con la lectura de nuestros autores políticos, sobre la tan decantada industria de los siglos pasados, no menos exagerada que la población y agricultura de aquel tiempo, que sin el menor examen estiman algunos por incomparablemente mayor que la moderna: sin advertir que si hoy se hallan obstáculos físicos y políticos para ser más aventajada, mayores subsistían entonces. ¿Por ventura en el tiempo en que se refiere la gran prosperidad de España, tenía ésta caminos, canales o ríos navegables [12], para facilitar más que ahora las comunicaciones de unas provincias a otras, y del país interior a las costas, lo que aba-

[12] Es de notar que los ríos mayores de España van a desaguar en Portugal, que es justamente donde son útiles por su caudal y comunicación con el mar, y que ninguno atraviesa la península, pues salen del centro, o lomo, y van a morir a la circunferencia; por consiguiente, son de un breve curso y corto caudal, comparados con los grandes del resto de Europa, que hacen comerciantes a tantos pueblos. Los nuestros todos nacen dentro de casa; y baxo de este respecto España se debe considerar como una isla, que ni recibe aguas de otro país ni las envía.

* Sobre el problema de la «limpieza de sangre», cf. Domínguez Ortiz, *Los conversos de origen judío*, y Sicroff, *Les controverses des statuts de "Pureté de Sang"*.

rataría los portes para la circulación, saca, y entrada de los géneros y frutos?

El terreno de España ¿era en otros tiempos diferente del actual, esto es, era menos cortado por cordilleras áridas e inhabitadas, puertos y montes enriscados, que dificultan los tránsitos, y por lomas y elevadas mesetas que no admiten riegos? ¿Las leyes agrarias, y el sistema de arbitrios y contribuciones eran más benéficas que ahora? ¿Y el clima era menos ardiente y más lluvioso, menos sujeto a sequías y hambres, de que nos hacen freqüente mención nuestras historias en todos los siglos, sin excluir los fabulosos, hasta haber quedado por proverbio [13] en Toledo, centro de la península: *Dios te libre de la enfermedad que baxa de Castilla, y de la hambre que sube de Andalucía*? En nuestras crónicas se leen con bastante freqüencia los apuros que padecían los Reyes de Castilla para mantener muchos meses los reales en los asedios de plazas y castillos, quienes más de una vez tuvieron que alzar el campo por falta de pan y mantenimientos: siendo así que las mayores huestes de que se trata, no solían exceder de seis u ocho mil hombres. Esta penuria ciertamente no da de la agricultura una idea tan magnífica como se pretende ponderar; si ya no era la causa, como la experiencia lo ha enseñado, de que el país de trigo está más sujeto a las hambres, por ser la cosecha única y más incierta.

Por otra parte me inclino a creer que el establecimiento ambulante de la Santa Hermandad *, y su fuero y constitución primitiva de hacer justicia en los yermos, no suponían los caminos muy pasageros, ni los lugares muy freqüentes, ni las tierras por consiguiente bien pobladas y cultivadas. Tampoco la pastoría reglamentada de la Mesta **, sus fueros y los de la Cabaña Real entonces eran tampoco compatibles con un estado floreciente de cultivo y de población rural.

Si en tiempo de Felipe III, dice Sancho de Moncada, que se contaban en España seis millones de personas, de ocho a nueve que había contado antes, es de presumir que el autor hablaba aquí del mayor auge de la población quando lo recuerda para contrastarlo con el estado de decadencia que ya se experimentaba en su tiempo. ¿De dónde, pues, se forjó la común tradición de los diez y ocho millones del tiempo de los Reyes Católicos? Sin embargo no se puede negar que la población actual de ambas Castillas

[13] ALEMÁN: *Vida y hechos del pícaro Guzmán de Alfarache*, lib. II, cap. II. Sus aventuras corresponden al tiempo de Felipe II.

* Véase LÓPEZ MARTÍNEZ. *La Santa Hermandad*.

** Véase KLEIN, *The Mesta*.

es muy inferior a la que debió de tener en el siglo décimo sexto, pues están patentes los testimonios de esta desolación en los muchos lugares que se encuentran yermos, y en los grandes recintos de ciudades y villas, hoy vacías de gente, tráfico y riqueza *. Pero esta diminución se ha compensado superabundantemente en este siglo con el crecimiento que han recibido y reciben otras provincias, principalmente las marítimas; sin contar Cataluña y Valencia en la Corona de Aragón, cuyo vecindario ha subido a un tercio más de cincuenta años a esta parte. ¿Qué eran a principios de este siglo Cartagena. Cádiz, la Isla de León, Puerto Real, el Puerto de Santa María, la Coruña y el Ferrol? ¿Qué era la Sierra Morena antes de las nuevas poblaciones, obra inmortal de la grandeza y beneficencia de Carlos III? ¿Qué era, enfín, la España toda antes que entrase a ocupar el trono la Augusta Casa de Borbón? Un cuerpo cadavérico, sin espíritu ni fuerzas para sentir su misma debilidad.

De todo esto concluyamos que la industria y comercio activo de Castilla. hayan sido éstas u otras las causas, nunca fue capaz de competir con el de los estrangeros, y que Cataluña no pudo en tiempo alguno dexar de serles tributaria en los géneros nobles, de invención y comodidad.

* Sobre demografía general española véase Ruiz Almansa, *La población de España en el siglo XVI*. Sobre demografía de Cataluña: Iglésies, *Pere Gil, Població catalana de la primera meitat del segle XVI*, y *Població catalana del primer quart del segle XVIII*; Nadal-Giralt. *Ensayo metodológico*, y *La population catalane de 1553 à 1717*.

CAPÍTULO III

DE LOS EDIFICIOS PÚBLICOS DE LA BAXA EDAD QUE SE CONSERVAN EN LA CIUDAD DE BARCELONA

DESPUES de haber examinado a Barcelona por el lado de las artes útiles y oficios manuales, en que han sido esmerados sus activos hijos, justo será contemplarla por el de las nobles artes, principalmente la arquitectura, en la qual no sobresalieron menos la habilidad y el primor de sus artífices que el espíritu y la magnificencia de sus ciudadanos *.

Elogios dados por los autores

No subiendo de los límites de la edad media, a que están reducidas estas Memorias, hallamos que esta ciudad, por su aseada construcción y urbano aspecto, mereció de la pluma del poeta Ausonio el epíteto de *pulida*; y de Hermoldo Nigelo, en la vida de Ludovico Pío, el de *ciudad decorada al estilo romano*. Posteriormente el judío Benjamín de Tudela, a mediados del siglo XII la calificó de *población elegante*. El Rey de Aragón Don Juan I la dio el título de *escogido vergel entre los campos;* Don Alonso V el de *ciudad respetable en antiguos templos, y hermosa en los demás edificios;* y Laurencio Valla, en la vida y hechos de este Rey, el de *hermosísima ciudad*. Gerónimo Paulo, que escribía en 1491, dice: *Disputa a Florencia la belleza y aseo, siendo sus muros y caserío de sillería, y sus calles limpias.* Marineo Sículo, que la vio a principios del siglo XVI, la ensalza en estos

* Impresiones sobre la Barcelona medieval en DURÁN Y SANPERE, *Una visión de Barcelona, Una antigua estadística*, y *La ciudad en el siglo XII*; FORNELL, *La Barcelona del siglo XV*; LÓPEZ DE MENESES, *Ilustres extranjeros*; VERRIÉ, *Dos capítulos de Eiximenis*, y *Un elogio a Barcelona*. Véase además FARINELLI, *Viajes por España y Portugal*, y *Suplemento*; FOULCHÉ-DELBOSC, *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*.

términos: *Aventaja a toda otra ciudad en la elegancia de los edificios, limpieza de las calles, amenidad de sus jardines y hermosura de todas las cosas.* Andrés Navagero, embaxador de Venecia, que pasó por ella en 1525, la pinta con igual encarecimiento: *Barcelona*, dice, *es hermosísima ciudad, sentada en bellísimo sitio, con gran número de vistosos jardines, y de casas buenas y cómodas, construidas de sillería.* Gaspar Barreyros, viagero portugués del año 1546, celebra *la bondad de sus casas de piedra labrada, el enlosado y limpieza de sus calles con cantarillas, y sus hermosos huertos.* El Arcediano Gómez Miédez, que escribía por aquel tiempo la vida y hechos del Rey D. Jayme Primero, dice: *Barcelona aventaja a las demás ciudades, no sólo por su situación, sino por la construcción de sus edificios y anchura de sus muros.* Luis Núñez, que escribía en 1606, dice también: *Las casas de esta ciudad son casi todas construidas de cantería, adornadas con la amenidad de sus jardines; y sus calles limpias con el auxilio de las cantarillas, lo que es raro en España.* El P. Fr. Jayme Rebullosa, que escribía en 1617, alaba *la magnificencia de sus casas todas a una mano muy fuertes, altas y de cantería; y la limpieza de sus calles, por ser todas enlosadas, y con albañares, o sumideros por medio.* El P. Fr. Francisco Diago, en su historia de los Condes de Barcelona, que publicó por aquel mismo tiempo, dice: *Esta ciudad encierra tantos castillos quantas casas tiene, que todas ellas merescen este nombre, siendo tan grandes, altas y de piedra.*

Ya otros escritores españoles, cuyo testimonio no puede ser sospechoso, hablando de este pueblo, muy estraño para ellos, habían tratado con mucho encarecimiento de la planta y urbana construcción de Barcelona, según el estado que tenía a mediados del siglo décimo sexto. El primero es Pedro Mexía, aunque por incidencia, pues criticando en el *Diálogo de los Médicos*, publicado en 1547, las humildes y poco vistosas fachadas del caserío de Sevilla, su patria, dice: «Cierto en gran manera se ha enmendado esto, porque labran ya a la calle; y de diez años a esta parte se han hecho más ventanas y rexas a la calle que en los treinta años de antes, verdad es; pero están edificadas las casas antiguas de manera que no todos pueden hacer eso, como querrían, aunque todavía, cierto, hay grande enmienda. Pero en una cosa no la veo, que es en edificar baxo, porque muy pocos hacen más de un alto; y así quedan todavía las casas humildes, y de poca autoridad; y por esto a los estrangeros, y a los que traen los ojos cebados de Barcelona, y de otras ciudades, cuyas casas tienen tres o quatro altos, nunca parecerán bien los edificios de esta ciudad».

Diego Cervantes *, testigo ocular que había visto a Barcelona a su paso para Italia en 1568, la encarece sobre manera en la *Novela de las dos Doncellas*, con la siguiente pintura: «Admiróles, dice, el hermoso sitio de la ciudad, y la estimaron por flor de las bellas ciudades del mundo, honra de España, temor y espanto de los circunvecinos y apartados enemigos, regalo y delicia de sus moradores, amparo de los estrangeros, escuela de la caballería, exemplo de lealtad, y satisfacción de todo aquello que de una grande, famoso, rica y bien fundada ciudad puede pedir un discreto y curioso deseo.»

Grandeza del antiguo caserío

En todas las descripciones que acabamos de citar, se encarece como bondad principal la solidez, elevación y elegancia de los edificios, la copia y belleza de los huertos, y el piso y limpieza de las calles; cincunstancias que en aquellos tiempos distinguían más que hoy esta ciudad entre todas las demás de España, porque, ni el carreteo del comercio, ni la rúa de coches eran tan crecidos como han llegado a serlo al presente, ni el vecindario y grandes fábricas tan numerosas. Por estas causas sus calles, generalmente angostas, desembarazadas entonces de tanto bullicio y tormento estrepitoso de carruages, y sus casas no tan ahogadas con el actual gentío y estrechez de las habitaciones, la hacían un pueblo más alegre, despejado y limpio, y por consiguiente una vivienda más amena y sosegada. Además sus edificios compartidos en islas o manzanas, con más claros que ocupan hoy, en donde campeaban vistosos jardines, eran más serios y suntuosos que los modernos, aunque son de lindo aspecto y buena fábrica **.

En este estado conocieron a Barcelona los escritores más arriba citados, quienes ciertamente no la hubieran alabado con tanta admiración y preferencia sobre otras, si no les hubiese robado la atención el aspecto noble, pulido y magnífico de sus edificios y común caserío, del qual ha desaparecido la mayor parte en este siglo, sin perdonar sus cimientos; ya con la continua reedificación de casas arruinadas o maltratadas de resultas de los dos últimos sitios y bombardeos que padeció desde 1691 hasta 1714; ya

* Error, por Miguel. Sobre Cervantes y Barcelona véase SUÑÉ, *Elogios de Cervantes*.

** Aspectos urbanísticos de la Barcelona medieval en *Record de la Exposició de documents gràfichs*; CARRERAS CANDI, *La ciutat de Barcelona, Idea de l'avenç urbà*, y *La Via Layetana*; DURÁN Y SANPERE, *Cómo se formó una gran ciudad*.

con la demolición de treinta años a esta parte de gran número de las antiguas que habían quedado enteras, con el fin de levantarlas sobre una nueva planta, y construcción aprovechada para encerrar en corto sitio un vecindario que crece de día en día [1], y se refunde y reconcentra dentro de las mismas habitaciones, no permitiendo la fortificación militar, y el recinto de sus soberbios muros, ensanchar la población. Así es que, como los antiguos huertos y espaciosos patios se van reduciendo, sobre la estrechez de us calles: esta ciudad, extendiendo hacia lo alto lo que había de ensanchar sobre su piso, ha venido a hacerse una como piña de casas, torres, cimborios, miradores y azoteas que forman sin embargo una vista hermosísima, y un objeto que sorprehende contemplado desde una altura, o desde una proporcionada distancia.

La angustia en que está el vecindario de una ciudad populosa, en cuyo recinto se hallan situados treinta y seis conventos de ambos sexos, cada día debe ser mayor, quando ya a mediados del siglo XIV la población civil, que crecía notablemente, mereció la atención del Rey Don Pedro IV. Por su real cédula *, expedida en 5 de marzo del año 1370, prohibió que en adelante ninguno de los monasterios, iglesias y otros lugares píos ya edificados, pudiese aumentar y extender sus claustros, cercas, huertas, ni otras oficinas, y que en lo succesivo no se pasase a edificar otro alguno; dando por causales de esta providencia, el que estos edificios ivan ocupando y embarazando el mejor terreno de la ciudad, la qual, creciendo en gente indefensa, carecería de moradores útiles y necesarios para su guarda y conservación. Éstas son las literales cláusulas del diploma, que está en el Real Archivo de la Corona de Aragón, en el registro intitulado *Gratiarum Petri IIII*, 16, folio 154.

Esta providencia parece que sólo tuvo rigurosa observancia hasta la muerte del legislador, acaecida en 1387, porque en el discurso de diez reynados posteriores, desde Don Juan I hasta Felipe IV, se fueron construyendo dentro del mismo recinto de la ciudad doce conventos más de religiosos, y trece de religiosas sobre los seis de los primeros, y cinco de los segundos,

[1] En el año de 1464 se contaban en Barcelona 6568 casas; y hoy pasan de 10 000. En 1657 ascendía el vecindario de dicha ciudad a 64 000 almas, en 1759 a 80 000, y al presente pasa de 112 000, sin contar la tropa de la guarnición. * Los 6568 *focs* corresponden al año 1368, según datos de Col. Din., n.º 196. Los del año 1464, según Çafont, *Dietari de la Diputació del General de Cataluaya*, p. 129, eran 7160, distribuidos en 737 *illes*.

* La cédula de Pedro IV se halla en A. C. A. Reg. 919, *Gratiarum III*, f. 154 y su fecha es 25 julio 1370. Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 477-478, la transcribe parcialmente dándole la misma fecha que Capmany.

que únicamente existían en el día en que se expidió la real cédula; advirtiéndose que la área de los muros no es hoy mayor de lo que era en el expresado año de 1370. Ya fuese efecto de esta providencia, o de otras causas, es constante que el vecindario se iva acrescentando, pues en una representación del Ayuntamiento al mismo Soberano en 1383, para aumentar el número de los oficiales de justicia, se lee esta cláusula: «Porque en la presente ciudad hay hoy en día, por la gracia de Dios, muy crecida población, así de gente natural, como de otras naciones estrañas, que de algún tiempo acá han venido a avecindarse en ella» [2].

Los que vieron esta ciudad cien años atrás, apenas la conocerían hoy según las renovaciones, reparaciones y mudanzas que ha experimentado su caserío, entonces todo labrado de sillería, de estilo uniforme, y de aspecto tan serio y elegante como el que se conserva aún en sus antiguos templos. Los que sepan examinar aquellas casas con ojos arquitectónicos, habrán de confesar que su forma y artificio guardan cierto ayre de suntuosidad y nobleza en la estructura de sus ventanas, portadas, zaguanes, pórticos y terrados cubiertos, la mayor parte adornados de colunas, graciosas labores, altos relieves de medallones, festones y otros caprichos del gusto antiguo, unido todo esto a la firmeza de la fábrica de cantería. Así es que subsisten todavía casas, y otros edificios públicos, de doscientos hasta quinientos años, que con respecto a su distinto estilo y estructura en los arcos, colunas, ventanage, remates, frisos y otras partes de la obra, pueden servir de monumentos cronológicos para la historia de la arquitectura civil, pues que en su artificio y ornatos se reconocen las variaciones del gusto que dominaba en diversas épocas.

De sus templos góticos *

Aunque no puede Barcelona, como otras ciudades de Europa, presentar a los ojos del viagero curioso, edificios magníficos de elegante arquitectura griega desde su restauración o renacimiento en occidente, fuera de la parte anterior de la casa de la Diputación; a lo menos en el carácter atrevido, de-

[2] Col. Dip., n.º 196.

* Obras generales sobre arquitectura gótica religiosa: *L'art català*, dir. Folch y Torres; Lavedan, *L'architecture gothique religieuse*; Carreras Candi, *Les obres de la Catedral*; Mas, *Notes històriques*, I; Elias, *La catedral de Barcelona*; Subias, *La Catedral*; Bassegoda, *Santa María del Mar*. Sobre los demás templos véase el Ap. n.º 47, y bibliografía allí citada.

licado y grandioso del orden que llamamos vulgarmente gótico, que nació en el siglo XIII, y acabó a principios del XVI, las obras que aún conserva pueden competir con las de otro pueblo de dentro y fuera de España, principalmente las consagradas al culto divino.

Entre las de esta clase, la historia del arte debe colocar en primer lugar a la iglesia catedral de tres naves, principiada en el año 1298, en cuya magestuosa fábrica se ven reunidas la solidez, la magnificencia y la seriedad con la elegancia y la harmonía más subia de las proporciones, pues no se hallan (defecto tan común en casi todos los templos de este estilo) sacrificadas las reglas del arte al capricho del artista. Sus dos elevadísimas torres, fundadas sobre quatro arcos colaterales, son estimadas por una maravillosa osadía y pericia del arquitecto.

La segunda obra, que en este género respeta el arte y respetará en todos tiempos, es el famoso templo de Santa María del Mar, compartido también en tres elevadísimas naves, que fue empezado en 1329 sobre un plan más atrevido, más ligero, y más gallardo que el de la Catedral, en cuya execución compiten la gentileza gótica con la ingeniosa y feliz ciencia del arquitecto; de suerte que en ambos templos, diferentes en la estructura, dimensiones y distribución de las partes, siendo una misma la forma y estilo arquitectónico, no acierta el espectador inteligente a quál dar la preferencia; porque, si en el primero halla más en que contentarse la razón, en el segundo la imaginación tiene más en que cebarse. Enfín, son fábricas que deben juzgarse, no por las descripciones y relaciones, sino por la vista, esto es, por los efectos que dexan en el ánimo del espectador.

Reflexiones sobre la arquitectura gótica

Por lo general es más sensible la impresión que causa el aspecto de las fábricas góticas que el de las obras modernas. Primeramente sentimos una especie de sorpresa que nace de la elevación de las columnas y bóvedas; de la terminación misma de los arcos punteados; de la ligereza de todos los miembros del cuerpo de la fábrica, remontados y rematados en figura piramidal; de las partes menores del ornato, y de los cornisamentos esbeltos; todo lo qual da una ilusión de espaciosidad, que no existe realmente en la área del edificio, porque las formas y pequeñez de las partes causa a la vista el mismo efecto que la realidad de las distancias, que achican los objetos

grandes en su lugar respectivo. Añádase a esto, como causa más eficaz, la enorme altura que toma la arquitectura gótica en los edificios sobre la que prescribe la regularidad de la griega. Nadie ignora que de dos salas de iguales espacios, la que tenga el techo más elevado parecerá mayor que la otra; así es que todos los templos góticos tienen siempre un ayre de grandiosidad, aun quando no sean realmente grandes.

Por otra parte en las iglesias del estilo gótico se siente una especie de recogimiento y veneración secreta, cuya causa no acertamos a adivinar. Ésta puede provenir de las ideas que despierta la misma antigüedad de la obra, pues no podemos contemplarla sin considerar al mismo tiempo la suma de los siglos que han corrido desde su fundación, al modo que medimos con la vista la asombrosa altura de una gran montaña quando llegamos al pie de ella, porque la extensión del tiempo produce en nosotros el propio efecto que la del espacio. Sin embargo, esta sorpresa no la sentirá generalmente el vulgo, quien no puede medir la duración ni la serie de los siglos, por ignorar los sucesos que en ellos han ocurrido. Así, pues, quando entro en un templo o edificio gótico, por exemplo, de quinientos años de antigüedad, mi imaginación recorre, sin poderla detener, la historia y las vicisitudes acaecidas cronológicamente en este intervalo, o por siglos, o por épocas, o por reynados; y contempla sus paredes como testigos de vista de generaciones que pasaron. Además, quanto más se aparte aquel género de arquitectura del actual, me da una idea más cabal de la distancia del tiempo, y mayores auxilios para la comparación. ¿Pero de qué nace que la arquitectura griega, siendo de una antigüedad tan superior a la gótica, siempre me parece moderna, y la gótica siempre antigua? Puede provenir de que ésta ha perdido ya su uso cerca de tres siglos ha, y que la otra es la que la sucedió después de su restauración en occidente, y la que se estila en los edificios que vemos erigirse a nuestros ojos; porque los que levantó la antigüedad, o no existen enteros, o si existen, no se diferencian de los modernos en las formas y reglas arquitectónicas, sino en el mejor gusto y elegancia de la composición.

Por otra parte la arquitectura gótica imprime cierto género de tristeza deliciosa que recoge el ánimo a la contemplación, y así parece la más propia para la seriedad augusta de los templos. Por consiguiente estas fábricas, para que no se pierda el aspecto de antigüedad que las hace tan venerables, deben conservar la tez morena de su sillería en su primitivo estado, sin admitir los rebocos de yeso, de pintura, o el enjalbegado de cal; indiscreta

práctica que se ha introducido en Barcelona [3] y en otros pueblos de España, desfigurando y borrando la prolixa y artística simetría, corte y colocación de sus sillares, que hacen el principal mérito de estas obras, con el errado pretexto de hermosearlas y darlas mayor claridad. ¿Qué motivo pudo inducir a semejante fealdad, convirtiendo los templos antiguos en almacenes nuevos, que tales parecen los enjalbegados? Gradúolo por absurdo, igual al de dorar las estatuas de mármol de la antigüedad, por haber ya perdido su primitiva blancura. Además, ¿quién ha dicho a los promotores de semejantes transformaciones, que los templos góticos exigen mayor claridad? Quando los quieran más alumbrados, abran las muchas claraboyas que la mezquindad de los modernos, por no gastar en vidrieras, tiene tabicadas, en manifiesto agravio del buen gusto del artífice, y de la decoración de la fábrica.

En efecto, una de las partes que en la construcción de estos templos roba la atención del espectador, y da la principal belleza y ornato a su estructura, es el ventanage de claraboyas ayrosa y gallardamente rasgadas, cuya longitud y distribución entraba en el plan interior del edificio, más para la simetría y elegancia, que para comunicar la luz, a cuyo fin hubiera sido superflua la magnitud y profusión de tantas ventanas, pues requiriendo la devota magestad de los templos una luz remisa o cortada, que no ofenda ni distrayga el recogimiento de los fieles, como la ofendería la directa y viva transmitida por la diafanidad de los cristales limpios, se sirvieron oportunamente los antiguos de la pintura de encáustico en las vidrieras, que entonces era de moda; cuyo arte fomentado con este fin, llegó a un grado tan alto de perfección por la viveza y firmeza de los colores, que jamás han podido los modernos imitarla. Con esta traza los arquitectos lograron, sin introducirles la luz de una plaza abierta, labrar sus obras como escaparates afiligranados, que tales se pueden llamar las magníficas naves de Santa Catalina, Santa María de los Reyes, San Justo y Pastor y Santiago de Jungueras; en cuyos muros y testeros se echa de ver que es tanto lo vacío como lo lleno. ¡Qué efecto tan estraño y hermoso no harían estas iglesias en el estado en que salieron de la mano del arquitecto! Fácil sería volverlo a

[3] Esta desgracia ha tenido pocos años hace el magnífico templo de Santa María del Pino, sin figurar a lo menos el corte y unión de las piedras, como se ha hecho en Santa María del Mar, en donde se ha imitado no el blanco del yeso o cal, sino el color de la piedra nueva, y se han dorado las cornisas, filete y festones de las columnas y arcos, y los florones de los claves de la bóveda, para realzar las labores de los ornatos. De esta desgracia se han librado hasta ahora la Catedral y el templo de Santa Catalina Mártir, del Orden de Predicadores.

ver, si se repusieran las vidrieras [4] de todas sus magníficas claraboyas con imaginería iluminada, o con otros dibuxos del gusto gótico, por pedirlo así el orden de su arquitectura. Pero los modernos, o por mal gusto, o por economía, o por haber perdido de vista la mente del artífice en la traza arquitectónica de los referidos templos; han desfigurado el orden y simetría de estas series y elegantes obras, tapiando con humildes tabiques la mayor parte de las ventanas, que algunos creían superfluidades del estilo gótico. Por fortuna han quedado las claraboyas circulares en forma de rosetones, que cortan los frontispicios de estos templos, cuyo gusto y primor en los trepados y calados de la piedra, rellenados de vidrios coloridos, admira y encanta a los ojos curiosos, siendo las mayores la de Santa Catalina que tiene quarenta y ocho pies de diámetro, y la de San Francisco. En estas dos iglesias son dignas de admiración, atendida la anchura de sus naves, los arcos rebaxados sobre que están sostenidos los coros, en lo que pocos paran la consideración.

Después de los referidos templos de la Catedral, y de Santa María del Mar, son dignos también del examen y contemplación de los aficionados a la antiquaria de las artes, el de Santa Catalina Mártir, del orden de Padres predicadores, y el parroquial de Santa María del Pino, el primero principiado a mediados del siglo XIII, y el segundo a fines del XIV. Ambos son de un sola nave, pero magestuosas por la grandiosidad, elegancia y armonía de las partes y dimensiones, en las quales se ven unas obras sólidas sin ser pesadas, y firmes sin ser robustas; tal era entonces el artificio de la admirable trabazón de los arcos y unión de las piedras, que acababa soberbias fábricas con escasos materiales [5]. A la verdad admira como unos edificios tan capaces y elevados por su atrevida y ligera construcción, han resistido hasta hoy sin el menor menoscabo, ni señal de ruina, habiendo padecido

[4] Esta restauración se ha verificado ya en el nobilísimo templo de Santa María del Mar, por la discreción y generosidad de los obreros, quando se limpió y despojó del coro baxo, de altares postizos y otros adornos que le embarazaban, restituyéndole a la hermosura y sencillez de su primitiva forma. El que hubiese visto este templo antes del año 1779 y le vea ahora, acabará de convencerse de que las ventanas tan magníficas y profusamente repartidas en aquella fábrica gótica son unos claros esenciales para la simetría y proporción de todas sus partes, y el principal requisito de su belleza y armonía. A no haber tenido las claraboyas este destino en la traza de la obra, no las hubiera rasgado el artífice hasta las cornisas, haciendo juego con los elevados arcos de las capillas, que también entraban en el plan del edificio en ésta y en otras iglesias.

[5] Sin embargo, la torre esenta que sirve de campanario a esta Iglesia del Pino merece la atención de qualquier viagero, por su elevación, inmensa mole de cantería y robustez maravillosa, siendo del estilo gótico, pues tiene 34 palmos de espesor en sus muros, dispuestos en figura octágona. Es más torre que el *miquelet* de Valencia, sin haber hasta ahora merecido tanto nombre.

algunos daños de los pasados bombardeos. La iglesia parroquial de San Justo y Pastor, obra del año 1345, consta de una sola y magnífica nave sobre el mismo estilo, aunque menos espaciosa que las dos antecedentes.

Por lo que pertenece a las obras de escultura, que en aquellos tiempos prestaba sus socorros a la arquitectura, es digno de toda admiración el altar mayor de la Catedral y su coro coronado de elegantes cúpulas piramidales de unos calados muy prolixos y primorosos de mediados del siglo décimo quinto.

De las obras profanas

Si de las fábricas sagradas pasamos a las profanas, merecen un distinguido lugar entre las del orden gótico: el *Pórtico de San Jayme*, obra del siglo XIV, en que brilla el arte con primorosa gentileza; el *Claustro de la casa de la Diputación*, hoy de la Real Audiencia, en donde se apuró lo más rico y delicado del estilo del siglo XV: el *Salón del Palau*, que fue en otros tiempos el aula capitular de los Freyles del Temple; la Sala de la casa de la Ciudad, llamada antes *Sala del Concejo de Ciento*; y sobre todos se aventaja por la magnificencia y gallardía el *Salón de la Lonja del Mar*, que se acabó en 1383, distribuido en tres naves.

Para informarse cronológicamente de los demás edificios públicos de la Ciudad, así sagrados como profanos, y de las obras antiguas que pertenecen a la fortificación militar, véase en el Apéndice de Notas Varias, n.° 41, en que se pone una noticia de todos los más notables, anteriores al presente siglo; que es decir, excepto la *Ciudadela*, el *Muelle*, la *Casa de la Lonja* y la *Aduana nueva*: fábricas, todas, dignas de los ojos del curioso viagero y del inteligente artista *.

FIN DE LA TERCERA PARTE

* Sobre arquitectura gótica civil véase *L'art català*, dir. Folch y Torres; Filangieri y col., *L'architecture gothique civile*; Florensa, *La antigua Casa de la Ciudad*; Carrera Pujal, *La Lonja del Mar*; Durán y Sanpere, *La Casa de la Ciudad*, y *Los constructores de Santa María del Mar*; Puig y Cadafalch-Miret y Sans, *El Palau de la Diputació*; Riera, *La Casa Llotja*; Rubio, *El Palacio de la Diputación*; Udina, *Los orígenes de la casa Padellás*. Noticias del «Pórtico de San Jaime» y del «Salón del Palau» en, Carreras Candi, *La ciutat de Barcelona*, p. 420 y 459-545. Véase también la segunda nota de la p. 916 de esta obra.

TABLA

Prólogo *del Excmo. Sr. D. Félix Escalas Chameni*, ix.

Introducción *del Dr. E. Giralt y Raventós*, xv.

TOMO PRIMERO

Dedicatoria, 3.

Prefación, 5.

PARTE PRIMERA

Antigua Marina de Barcelona

Descripción de Barcelona, 22.

LIBRO PRIMERO: Principios y progresos de la Marina de los Barceloneses, 29.

Primera época de la Marina, 29. — Segunda época de la Marina, 31. — Tercera época de la Marina, 33. — Fama de las fuerzas navales de Cataluña, 36. — Superioridad de los Reyes de Aragón en el mar, 37. — Rivales de Venecia, Génova y Pisa, 39. — Superiores a los de Inglaterra, 40. — Superiores a los Reyes de Francia, 42. — Superiores también a los de Cas-

* En la «tabla» publicada al final del volumen III de la obra de Capmany se modifican algunos de los epígrafes que figuran en el cuerpo de la obra y se intercalan otros nuevos. En este índice hemos aceptado varias de estas modificaciones y hemos mantenido, pero sin indicación de página, los epígrafes añadidos. También mantenemos aquí la existencia de un tomo III (Suplemento) que en nuestra edición —como se indica en la nota preliminar— es ficticio.

tilla, 42. — Superiores a los de Portugal, 43. — Superiores a los Príncipes del Norte, 44.

Capítulo I: *De las Atarazanas de Barcelona*, 45.

Antigüedad del arsenal, 45. — Su reedificación y ampliación, 46. — Del valor de una galera armada, 49. — De la manutención de una galera armada, 50.

Capítulo II: *De los nombres y capacidad de los bastimentos antiguos del Mediterráneo*, 51.

Varios nombres de embarcaciones, 51. — Porte de las embarcaciones antiguas, 55. — Bastimentos de remos, 61.

Capítulo III: *Del antiguo puerto de la ciudad de Barcelona*, 66.

Si los bastimentos antiguos se sacaban todos a tierra, 67. — Profundidad del antiguo surgidero, 69. — Primer plan del puerto o muelle, 70. — Segunda fábrica del puerto, 71. — Insubsistencia de dicha obra, 72. — Importancia de un puerto en Barcelona, 73.

LIBRO SEGUNDO: De la marina militar de Cataluña, 75.

Fama de los marinos catalanes, 75. — Preferidos por los Reyes de Aragón, 75. — Sus elogios por los historiadores, 77. — Sus ordenanzas navales, 79. — Su intrepidez, fortaleza y pericia encarecidas en las historias, 82.

Capítulo I: *De las guerras entre los Catalanes y los Genoveses*, 87.

Grosería y barbarie de las costumbres militares, 87. — Causas de ser las guerras de mar tan destructivas, 90. — Otras causas destructivas, 91. — Guerras de los Genoveses, 93. — Paces entre Aragón y Génova, 105. — Nueva guerra con los Genoveses, 108.

Capítulo II: *De los armamentos navales de la ciudad de Barcelona y de sus prerrogativas*, 117.

Primeros armamentos, 117. — Privilegios concedidos a las esquadras, 118. Armamentos de corso, 118. — Grande autoridad de dichas esquadras, 119. — Otras esquadras en servicio de la Corona, 121. — Independencia de dichos armamentos, 122. — Cuerpo urbano de marina militar, 123. — Nuevos armamentos de la ciudad, 125. — Nuevos privilegios de los armamentos, 126. Corso para defender el comercio, 128. — Del corso de los Catalanes en Levante, 130. — La náutica muy familiar a los Barceloneses, 132.

Capítulo III: *De las expediciones navales de la Real Corona de Aragón*, 134.

Viages a la Palestina. 135. — Primera expedición a Mallorca, 136. — Expedición contra la plaza de Almería, 136. — Conquista de Tortosa, 137. — Segunda conquista de Mallorca, 137. — La de Iviza, 138. — La de Valencia. 138. — Expedición a la Tierra Santa, 138. — Otra expedición contra Berbería, 139. — Otra expedición para la conquista de Sicilia. 140. — Batalla de Nicotera, 140. — Batalla en el puerto de Malta, 141. — Excursiones en la Morea, 142. — Conquista de la isla de Gerbes, 143. — Victoria de Rosas contra la armada francesa, 143. — Otra victoria ganada contra los Napolitanos, 144. — Expedición contra Gaeta, 144. — Otra expedición contra las costas de Nápoles, 145. — Expedición contra Provenza, 145. — Conquista de Menorca, 146. — Expedición a la Syria, 146. — Otra expedición contra Calabria. 147. — Otra para el Reyno de Nápoles, 147. — Conquista de Murcia. 147. — Exedición contra Don Fadrique de Sicilia, 148. Una esquadra al Estrecho de Gibraltar, 149. — Otra expedición contra Gerbes, 149. — Otra para las partes de Grecia, 150. — Otros armamentos para Cerdeña. 150. — Primera expedición contra Génova. 152. — Armada contra el Rey de Mallorca. 152. — Armada combinada de Aragón y Venecia. 153. — Batalla de Constantinopla, 153. — Otra armada contra los Genoveses. 154. — Batalla de Alguer, 154. — Otras expediciones contra Cerdeña, 155. — Esquadra para Francia, 156. — Armada contra el Rey de Castilla. 156. — Otras contra Andalucía y Sicilia, 157. — Otras para socorrer a Valencia, 157. — Otras para Cerdeña y Sicilia, 158. — Otras para la Morea y Grecia. 158. — Otro armamento para Sicilia, 159. — Otra armada para socorrer a Sicilia, 159. — Otra también para dicha Isla, 159. Otra contra Cerdeña, 160. — Esquadra para Sicilia. 160. — Una esquadra para acompañar al Papa, 160. — Armada para Córcega y Nápoles, 161. — Otra para socorrer al Rey en Nápoles. 161. — Otra para la conquista de Nápoles. — Otra para la conquista de Gerbes. 162. — Otra contra los Genoveses y ciudad de Nápoles. 162. — Nueva armada contra Génova. 163. — Últimos armamentos de los Catalanes. 163.

Capítulo IV: *De los socorros marítimos dados por los Catalanes a otras Naciones*, 165.

Socorros navales dados a los Papas, 165. — Socorros a los Pisanos, 166. También a los Venecianos, 167. — Socorros navales a los Reyes de Castilla, 172. — Socorros dados a los Reyes de Chypre. 173. — Socorros a varios Príncipes y Potencias. 175.

Capítulo V: *De los servicios navales de Barcelona hechos a sus Reyes*, 179.

Servicios para la conquista de Sicilia, 180. — Marina Catalana, principal poder de sus Reyes, 180. — Elogios hechos por sus Reyes a sus servicios.

181. — Elogios del Rey Don Jayme Primero. 182. — Elogios del Rey Don Jayme Segundo, 183. — Elogios de Don Pedro Quarto, 183. — Elogios de Don Juan el Primero, 184. — Elogios de Don Martín, 184. — Servicios muy singulares, 185. — Servicios al Rey Don Fernando el Católico y su reconocimiento, 187. — Relación cronológica de los servicios de mar y tierra, 188. — Cesación de los servicios marítimos, 191. — Causa de la decadencia de la Marina de los Catalanes. 192. — Varios subsidios de los Reyes Austríacos, 193.

PARTE SEGUNDA

Del antiguo comercio de Cataluña

LIBRO PRIMERO: Del origen y progreso del comercio marítimo, 203.

Se arruina el comercio en Occidente por los Bárbaros. 203. — Renacimiento del comercio en Italia. 205. — Su conducto por Constantinopla. — Por los puertos de Syria, 205. — Por los puertos de Egypto, 206. — Los Venecianos, primeros navegantes, 207. — Los Amalfitanos fueron los segundos, 208. Los Anconitanos fueron los terceros, 209. — Después los Pisanos y Genoveses, 209. — Efectos de las Cruzadas a Palestina, 211. — Concesiones de los Príncipes Latinos, 212. — Al mismo tiempo a los Venecianos, 214. — Y también a los Genoveses, 215.

Capítulo II: *Del comercio y navegación a los países de Ultramar*, 234.

Navegación a Egypto y Suria.

Capítulo III: *Del comercio y navegación a las islas y costas del Archipiélago*, 256.

Del comercio en Chypre. 256. — Del comercio en Rhodas, 259. — Del comercio en Candía, 260.

Capítulo IV: *Del comercio y navegación a las tierras y costas de Romanía*, 262.

Del comercio a Constantinopla, 262. — Del comercio en Modón y Corón, 267. — Del comercio en Ragusa, 269.

Capítulo V: *Del comercio y navegación a los países y costas de Berbería*, 271.

Comercio en Fez y Marruecos, 271. — Comercio en el Reyno de Túnez. 272. — Comercio en Bugía y Tripoli.

Capítulo VI: *Del comercio y navegación a los Reynos y puertos de Andalucía*, 278.

Del comercio en Scvilla, 279. — Del comercio en Portugal, 283. — Del comercio en Canarias, 283.

Capítulo VII: *Del comercio y navegación al Reyno de Sicilia y otras islas*, 285.

Comercio en Palermo y Mesina. — Comercio en Cerdeña, 290. — Comercio en Malta, 291.

Capítulo VIII: *Del comercio y navegación a las ciudades y puertos de Italia*, 292.

Del comercio en Génova y Pisa, 293. — Del comercio en Toscana, 295. — Del comercio en Nápoles, 296. — Del comercio en Ancona, 298. — Del comercio en Venecia, 299. — Del comercio en Roma, 300.

Capítulo IX: *Del comercio y navegación a las provincias de Languedoc y Provenza*, 302.

Comercio de Narbona, 302. — Comercio de Mompeller, 305. — Comercio de Aguas-Muertas, 307. — Comercio en Provenza, 311. — Comercio con Frejus y Aix. — Comercio con Arles y Marsella. — Comercio con Niza.

Capítulo X: *Del comercio y navegación con los puertos y ciudades de Flandes*, 314.

Comercio con Gante, Ipras y Brujas.

Capítulo XI: *Del comercio y navegación a la isla y Reyno de Inglaterra*, 324.

LIBRO SEGUNDO: De la policía pública del antiguo comercio de Barcelona, 333.

De las Rentas de Generalidades. — Del establecimiento de la Diputación. De su organización y autoridad.

Capítulo I: *De la antigüedad y gobierno del Consulado y Lonja del Mar de Barcelona*, 338.

Primera forma del Consulado de Barcelona, 339. — Gobierno económico del Consulado, 342. — Del Consejo de los XX, 345. — De la dotación del

Consulado, 346. — Honores y preeminencias del Consulado, 348. — Subordinación del Consulado a la Ciudad, 348. — Jurisdicción contenciosa del Consulado, 350.

Capítulo II: *De las Leyes marítimas de los antiguos Barceloneses*, 354.

Capítulo III: *De los Cónsules ultramarinos que nombraba la Ciudad de Barcelona*, 365.

Consulados en Levante, 377. — De los Consulados en Francia, 379. — De los Consulados en Italia, 380. — De la falta de Consulados en Inglaterra, 381.

Capítulo IV: *De la policía particular de los cambios y Corredurías de Barcelona*, 384.

Establecimiento de los cambistas, 384. — De los Corredores de Lonja y Oreja, 392. — De los palanquines, 395.

Capítulo V: *De la libertad y fomento del comercio y navegación de Barcelona*, 397.

Adquisición de privilegios reales. — Abolición de algunas deudas baronales. — Expulsión de negociantes Toscanos y Lombardos. — Extinción de algunos impedimentos del comercio. — Derecho de naufragio abolido. Moderación de las marcas y represalias. — Concordia con varias naciones contra las piraterías. — Franquicia general de los Barceloneses en todo el Reyno. — Segunda expulsión de Toscanos y Lombardos. — Seguridad contra los Genoveses. — Libertad de extracción de moneda. — Fomento para la extracción de géneros y frutos. — Tercera expulsión de Toscanos y Lombardos. — Arreglo nuevo de aduanas. — Reglamentos municipales. — Fomento de la navegación en buques nacionales. — Ordenanzas para la contratación. — Establecimiento de los seguros marítimos.

Capítulo VI: *De los ramos del comercio de exportación que hacían los catalanes*, 414.

Comercio de estofas de lana, 415. — De estofas de algodón. — De estofas de seda. — De varios artefactos, 420. — Del coral en rama y labrado, 423. De la sal y otros frutos naturales, 425. — De trigo de Aragón por el Ebro. De azafrán, 427. — De piezas de armería. — De vino y tocino. — De frutas pasas y de agrios. — De piedras de molino, 428. — De imprenta, 428. De aprestos navales, 429. — De joyas y piedras, 431.

PARTE TERCERA

De las antiguas artes de Barcelona

Estado antiguo de algunas ciudades, 440. — Decadencia de las artes en Cataluña, 442.

LIBRO PRIMERO: Antigüedad y establecimiento de las artes y oficios de Barcelona, 445.

Estado antiguo de las artes y fábricas. — De las costumbres populares. — De la decadencia de la industria. — Causas del arraygo de las artes en Barcelona, 446. — Otras causas de este arraygo, 447. — Antigüedad de los Gremios de Barcelona, 448. — Reliquias y señales de las artes antiguas de Barcelona, 450. — Documentos municipales de su número y clases — Perpetuidad de los oficios en Barcelona. — Industria de los algodoneros, 457. De la industria de la arte de la lana, 457.

Capítulo I: *De la institución de los Gremios y demás Cuerpos de Artesanos en Barcelona*, 463.

Utilidad de los Gremios de artes, 465. — Causas de su estimación y honor, 467.

Capítulo II: *De la antigua Policía Municipal en los Cuerpos de Artesanos*, 471.

Análisis general de sus ordenanzas.

LIBRO SEGUNDO: De la Legislación antigua de los Gremios de Artesanos, 479.

Capítulo I: *De los cuerpos existentes de los que constan íntegros sus estatutos*, 480.

I. De los texedores de lino y de algodón, 480. — II. De los curtidores y pellejeros, 485. — III. De los zurradores de pieles, 490. — IV. De los cuchilleros, 493. — V. De los terciopeleros, 495. — VI. De los alfareros, 496. VII. De los texedores de velos, 500. — VIII. De los sogueros de cáñamo, 501. — IX. De los texedores de mantas, 501. — X. De los delantaleros, 509.

XI. De los fustaneros de algodón, 510. — XII. De los plateros, 512. — XIII. De pelayres y otros fabricantes del arte de la lana, 516. — XIV. De los texedores de lana, 522. — XV. De los tintoreros de lana, 523. — XVI. De los candeleros de cera, 526. — XVII. De los candeleros de sebo, 528. — XVIII. De los canteros y albañiles, 529. — XIX. De los pintores, 532. XX. De los vayneros, 535. — XXI. De los coraceros, 535. — XXII. De los galoneros, 537. — XXIII. De los guadamacileros, 539. — XXIV. De los carpinteros, 540. — XXV. De los batihojas, 542. — XXVI. De los zapateros y chapineros, 546. — XXVII. De los sombrereros, 545. — XXVIII. De los cordoneros, 546. — XXIX. De los toneleros, 547. — XXX. De los espaderos, 548. — XXXI. De los torneros, 551. — XXXII. De los vidrieros, 552. — XXXIII. De los herreros, 553.

Capítulo II: *De varios oficios antiguos de artes, unos extinguidos, otros reunidos y otros existentes, de cuya policía gremial no consta el cuerpo íntegro de sus estatutos*, 556.

I. Coraleros, 556. — II. Calafates, 556. — III. Jubeteros, 557. — IV. Corderos de vihuela, 558. — V. Tundidores, 558. — VI. Colchoneros, 559. — VII. Roperos, 559. — VIII. Carderos, 560. — IX. Caldereros, 560. — X. Guanteros, 560. — XI. Estañeros, 561. — XII. Freneros, 561. — XIII. Broqueleros, 561. — XIV. Libreros enquadernadores, 562. — XV. Latoneros, 563. — XVI. Algodoneros, 565.

Conclusión, 565.

TOMO III
Suplemento

Prefación, 569.

PARTE PRIMERA

Antigua Marina de Barcelona

Pintura moral y política de esta Ciudad, 581.

Capítulo I: *Puerto y muelle antiguo de la Ciudad de Barcelona*, 590.
Primer plan de su fábrica. — Renovaciones y reparos del muelle.

Capítulo II: *Testimonios históricos de la Marina Real de la Corona de Aragón*, 594.

Guerra entre los Reyes de Castilla y de Aragón, 596. — De las fuerzas navales de la Corona de Castilla, 603. — Expediciones marítimas de los Reyes de Castilla, 603.

Capítulo III: *Del sistema y ordenanza de la guerra de mar en la baxa edad*, 618.

Alabanzas del servicio de mar en la guerra, 618. — Ordenanzas penales de las armadas, 622. — Clase y autoridad de los Xefes. — De las armaduras de la gente de mar, 630. — Honor del servicio de la marina, 632. — Convocación y alistamiento para las armadas, 633. — Del armamento y municiones de guerra de las galeras y otros buques de corso, 634. — De la magnitud y pertrechos de las galeras, y de sus tres clases, 636. — Del primer uso de la artillería en la guerra de mar, 640. — Licencias y reglamentos del corso, 642.

Capítulo IV: *De la invención de la brúxula y de su primer uso en la navegación*, 645.

Del verdadero inventor de este uso. — Del origen del mal venéreo, 651.

Capítulo V: *Del porte y magnitud de las naves de la baxa edad y de sus nombres*, 655.

Coste de la fábrica y manutención de las galeras, 659. — Diversos nombres de las embarcaciones y de sus clases, 661.

Capítulo IV: *De los armamentos de corso de la Ciudad de Barcelona y de particulares*, 665.

Capítulo VII: *De los bastimentos de remos o galeras de los antiguos, comparados con los de los modernos*, 672.

PARTE SEGUNDA

Del antiguo comercio de Barcelona

Renombre de la riqueza mercantil de esta Ciudad, 689.

Causas del tráfico lucroso de los Barceloneses, 691. — Establecimiento de los Judíos y Moros, 694. — Pestes, azote del comercio, 695.

Capítulo I: *Estado del comercio de los Europeos en Levante y Poniente en los siglos XIV y XV*, 700.

Comercio en el Mar Negro, 701. — Comercio en Constantinopla, 704. — Ruina del comercio en Constantinopla, Pera y Mar Negro para los Latinos, 705. — Estado del comercio de los Europeos en Levante, antes de la toma de Constantinopla, 710. — Comercio en Altoloco, 710. — Comercio en Satalía, 710. — Comercio en la Armenia, 711. — Comercio en Suria o Syria, 711. — Comercio en Chypre, 712. — Comercio en Candía, 713. — Comercio en Alexandría, 713. — Comercio con África, 714. — Comercio de Granada, 716. — Comercio de los Paises Baxos, 717. — Ferias de Champaña, 718. — Comercio de Sicilia, 720.— Comercio de Cerdeña, 720. — Comercio de Venecia, 721. — Comercio con Sevilla, 721. — Comercio con Mallorca, 722. — Comercio de Valencia, 723. — Comercio con Nápoles y Roma, 724. — Comercio con Barcelona, 724. — Producciones naturales comerciables entre los Europeos, 725. — Drogas colorantes, medicinales y aromáticas, 729. — Noticia histórico-natural de algunas drogas de Oriente, 732.

Capítulo II: *Del comercio y navegación de los Catalanes a Egypto y a Syria*, 744.

Navegación a Egypto, Candía y Rhodas, 745.

Capítulo III: *Del comercio de los Catalanes en los puertos y plazas de Italia*, 750.

Establecimientos en Sicilia y Nápoles. — Establecimientos en Florencia y Pisa.

Capítulo IV: *Del comercio y navegación de los Catalanes a Flandes*, 757.

Piratería de los Ingleses contra ella.

Capítulo V: *Del comercio y navegación de los Catalanes a los puertos de África*, 762.

Comercio en el Reyno de Marruecos, 762. — Comercio en los Reynos de Túnez y Bugía, 766. — Comercio en la Ciudad y Reyno de Bugía, 772. — Comercio con el Reyno de Tremecén, 777. — Comercio con los Moros de Granada, 778.

Capítulo VI: *Del comercio y concurrencia de los estrangeros al puerto de Barcelona*, 780.

De los Italianos, 780. — De los Alemanes y Saboyanos, 780. — De los Vizcaínos y Castellanos, 784. — De los Andaluces y Portuguess, 785. — Piraterías de Turcos y Berberiscos, 786.

Capítulo VII: *De la libertad y seguridad del comercio marítimo de los Catalanes*, 789.

Libertad y seguridad de la navegación, 790. — Fomento y conservación del comercio y sus distintos ramos, 798. — Fomento de varios ramos de la contratación, 801. — Arreglo y libertad de derechos y vectigales, 802. — Varios artículos de exportación, 807.

Capítulo VIII: *Protección del comercio de los Catalanes para los Reynos estrangeros*, 811.

Para el comercio de Egypto, 811. — Para el de Sicilia y de Cerdeña, 813. — Para el de Génova, 816. — Para el de Francia, 819. — Para el de Castilla, 821. — Para el de Portugal. 822.

Capítulo IX: *De la policía pública del antiguo comercio de la Ciudad de Barcelona*, 824.

Negociación de los cambios, 824. — De los cambios de Castilla, 827. — De los seguros marítimos y terrestres, 828.

Capítulo X: *De la constitución judiciaria y gubernativa del Consulado del Mar de Barcelona*, 832.

Utilidad de los Consulados. — Antigüedad de estos Juzgados. — Extensión del territorio del de Barcelona. — Su jurisdicción sobre naufragios y barqueros. — Su jurisdicción civil y criminal sobre quiebras. — Su potestad executiva. — Sobre puntos de competencias. — Sobre las seguridades de juicio. — Recursos de restitución «in integrum». — Declinatorias de fuero. Contra la dilación de las causas. — Contra los recursos de los tribunales reales. — Causas que se podían evocar a la Real Audiencia.

Capítulo XI: *De la fundación, gobierno y prerogativas de la Lonja del Mar y estamento de sus mercaderes*, 847.

Antigüedad y fundación de la Casa de la Lonja. — Fueros y prerogativas de la Lonja y Consulado del Mar, 849. — Servicios de la Lonja al Estado y a la Corona. 852. — Honores y preeminencias del estamento mercantil.

Capítulo XII: *De la policía municipal del descargadero del muelle de Barcelona*, 858.

Ordenanzas de los Gremios de Barqueros. — Policía de la carga y descarga.

PARTE TERCERA

Antiguas artes de Barcelona

Causas morales de la industria y amor a las artes y oficios, 865.

Preocupaciones de otras provincias contra el trabaxo mecánico, 866. — Sus efectos perjudiciales al Estado.

Capítulo I: *De las manufacturas antiguas de Barcelona, en competencia con las estrangeras*, 874.

De las telas de lana y algodón. — Del ramo de mercería. — Del de la lencería. — De las estofas de seda, 881.

Capítulo II: *Si las artes e industrias de España han igualado en algún tiempo a las estrangeras*, 882.

Armamentos y pertrechos de guerra, 883. — Si a España perjudicó el descubrimiento de las Indias, 885. — Estado de las artes antes de este descubrimiento. — De la fábrica de sedas de Sevilla, 897. — De las fábricas de Toledo y de Segovia, 902. — Ferias célebres de Medina del Campo, 903. Dudas sobre la antigua industria de España, 905. — Retrato del carácter general de los Españoles, 906.

Capítulo III: *De los edificios públicos de la baxa edad que se conservan en Barcelona*, 914.

Elogios dados por los autores, 914. — Grandeza y estilo del antiguo caserío, 916. — De sus templos góticos, 918. — Reflexiones sobre la arquitectura gótica, 919. — De las obras profanas, 923.

ESTE LIBRO, CONMEMORATIVO DEL LXXV ANIVERSARIO
DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGA-
CIÓN DE BARCELONA, SE ACABÓ DE IMPRIMIR
EN LOS TALLERES GRÁFICOS DE IMPREN-
TA JUVENIL, EL DÍA 18 DE OCTUBRE,
FESTIVIDAD DE S. LUCAS EVAN-
GELISTA, DEL AÑO MCMLXI.

LAUS DEO

LIBRO
IMPRESO
BARCELONA